

**PENGARUH PENGALAMAN KERJA,  
LOKASI MANGKAL, TEKNOLOGI, DAN BIAYA  
OPERASIONAL TERHADAP PENDAPATAN  
PENGEMUDI OJEK *ONLINE* DI KOTA MALANG**

**JURNAL ILMIAH**

**Disusun oleh :**

**Hasbi Prima  
125020107111048**



**JURUSAN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
MALANG  
2019**

**LEMBAR PENGESAHAN PENULISAN ARTIKEL JURNAL**

Artikel Jurnal dengan judul :

**PENGARUH PENGALAMAN KERJA,  
LOKASI MANGKAL, TEKNOLOGI, DAN BIAYA OPERASIONAL  
TERHADAP PENDAPATAN PENGEMUDI OJEK *ONLINE* DI KOTA  
MALANG**

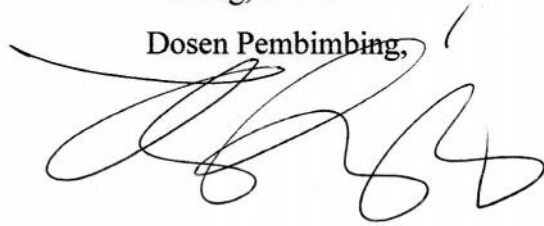
Yang disusun oleh :

Nama : Hasbi Prima  
NIM : 125020107111048  
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis  
Jurusan : S1 Ilmu Ekonomi

Bahwa artikel Jurnal tersebut dibuat sebagai *persyaratan ujian skripsi* yang dipertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal 17 Juli 2019.

Malang, 22 Juli 2019

Dosen Pembimbing,



**Dr. Nurul Badriyah, SE., ME.**

NIP. 197403022005012001

**PENGARUH PENGALAMAN KERJA,  
LOKASI MANGKAL, TEKNOLOGI, DAN BIAYA OPERASIONAL TERHADAP  
PENDAPATAN PENGEMUDI OJEK *ONLINE* DI KOTA MALANG**

**Hasbi Prima**

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya

Email: hasbi.prima@yahoo.co.id

**ABSTRAK**

*Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pengalaman kerja, lokasi mangkal, teknologi, dan biaya operasional terhadap pendapatan pengemudi ojek online di Kota Malang. Penelitian ini menggunakan model analisis regresi linear berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengalaman kerja, lokasi mangkal, teknologi, dan biaya operasional memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek online di Kota Malang. pengalaman kerja, teknologi, dan biaya operasional memiliki pengaruh positif signifikan terhadap pendapatan, sedangkan lokasi mangkal memiliki pengaruh negatif signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek online di kota malang.*

*Kata kunci: pengalaman kerja, lokasi mangkal, teknologi, biaya operasional, pendapatan, ojek online.*

**A. PENDAHULUAN**

Ojek *online* merupakan sarana transportasi yang melayani layanan ojek dengan menggunakan sebuah aplikasi *online* dan dapat melayani siapa saja yang memerlukan jasanya. Ojek *online* telah menjadi angkutan umum favorit bagi masyarakat karena ojek *online* menggunakan aplikasi yang dapat mempermudah konsumen dalam menggunakan jasanya.

Transportasi *online* sebagai layanan yang memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas perjalanan. Transportasi *online* yang kini hadir di Indonesia yaitu taksi *online* dan ojek *online* yang hanya ada khusus di Indonesia, termasuk kedalam apa yang disebut sebagai *Transportation Network Companies* (TNC). Di negara tempat dimana TNC itu berawal yaitu Amerika, TNC menyediakan jasa transportasi mobil/taksi *online*. Namun, di Indonesia transportasi *online* dibuat lebih bervariasi dengan dimunculkannya layanan ojek *online*.

Definisi *Transportation Network Companies* (TNC) berasal dari *California Public Utilities Commission* (CPUC) (Azevedo, 2015). CPUC adalah lembaga resmi yang berhak memberikan regulasi terhadap TNC yang sudah berkembang pesat di Amerika seperti Uber, Lyft dan *Sidecar*. CPUC mendefinisikan TNC seperti sebuah perusahaan (bermitra ataupun pemilik tunggal) atau bentuk lain yang menyediakan jasa transportasi yang sudah diatur sebelumnya untuk kompensasi dan lain-lain menggunakan aplikasi *online* enabled atau platform untuk menghubungkan penumpang dengan pengemudi. Pengemudi TNC menggunakan kendaraan pribadi mereka.

Ojek *online* memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan ojek konvensional. Biaya perjalanan yang dibebankan kepada konsumen ojek *online* lebih murah dibandingkan dengan ojek konvensional. Keunggulan ini mempengaruhi perkembangan ojek *online* di Indonesia. Hingga saat ini, perkembangan ojek *online* sangat pesat di Indonesia.

Ojek *online* merupakan transportasi yang fleksibel karena ojek *online* menggunakan sepeda motor yang lebih mudah dan cepat serta lebih efisien untuk melewati dan menghindari kemacetan. Pada awalnya, ojek *online* merupakan sebuah terobosan baru yang membuka lapangan pekerjaan yang banyak. Hal ini yang menyebabkan semakin banyaknya kalangan masyarakat yang menganggur ataupun yang sudah memiliki pekerjaan mendaftar menjadi *driver* ojek *online* karena adanya pembagian pendapatan yang menggiurkan sebesar 20% untuk perusahaan, dan 80% untuk pengemudi ojek *online*. Pekerjaan sebagai *driver* ojek *online* ini tidak memiliki ikatan waktu, para *driver* bebas menentukan jam kerjanya atau bisa dikatakan sebagai model *survival time*.

Nadiem Makarim mendirikan PT. Go-Jek Indonesia yang mengawali jasa ojek *online* di Indonesia. Go-Jek menyediakan jasa selain ojek *online* antara lain Go-Car yaitu jasa taksi *online*, Go-Massage yaitu jasa antar tukang urut, Go-Clean yaitu jasa antar pembantu, dan lain-lain. Go-

Jek telah memiliki jangkauan terluas dengan melayani 15 kota besar di Indonesia. Go-Jek saat ini telah memiliki lebih dari 250,000 mitra. Go-Jek telah melakukan kerja sama dengan 35,000 pedagang makanan untuk jasa Go-Food. Aplikasi Go-Jek telah diunduh lebih dari 25,000,000 pengguna smartphone di Indonesia. Ojek *online* juga dapat memperdayakan UMKM dan keterampilan yang tidak produktif menjadi produktif dengan menghubungkan pemilik UMKM dan pemilik keterampilan dengan konsumen yang membutuhkan. Misal, Go-Jek menyediakan jasa antar tukang urut yaitu Go-Massage dan pembantu yaitu GoClean sehingga keterampilan mengurut dan membersihkan rumah yang dimiliki seseorang dapat diproduktifkan. Go-Jek menyediakan jasa Go-Auto yaitu jasa antar montir sehingga bisnis bengkel atau keterampilan seseorang dalam memperbaiki kendaraan bermotor dapat diproduktifkan. Go-Jek juga menyediakan jasa Go-Med yaitu jasa antar obat dari Apotik ke konsumen. Terakhir, Go-Jek dan Grab menyediakan jasa antar makanan yaitu Go-Food dan GrabFood sehingga membantu UMKM yang bergerak dibidang makanan untuk terhubung dengan pelanggannya.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* ojek *online* yaitu pengalaman kerja atau berapa lama *driver* ojek *online* sudah bekerja sebagai *driver*, lokasi pangkalan dan teknologi. menganalogikan bahwa faktor-faktor penyebabnya sebagai jawaban atas pertanyaan mengenai semakin banyaknya orang yang tertarik untuk menjadi *driver* ojek *online* karena pendapatannya yang terbilang cukup menjanjikan bahkan bisa melampaui Upah Minimum Kabupaten/Kota atau UMK sehingga memilih hal tersebut sebagai pekerjaan utamanya. Menurut BPS (2005) bekerja adalah melakukan sebuah pekerjaan dengan maksud untuk memperoleh penghasilan atau keuntungan paling sedikit 1 jam (berturut-turut tanpa terputus) dalam seminggu.

Pengalaman kerja merupakan kondisi riil yang dialami seseorang dalam bekerja sehingga dengan semakin banyaknya pengalaman seseorang dalam bekerja, akan meningkatkan keterampilan dan kecepatan dalam menyelesaikan pekerjaannya. Dengan adanya pengertian tersebut semakin banyak pengalaman yang dimiliki seseorang maka semakin terampil dan semakin cepat seseorang dalam menyelesaikan tugas yang menjadi tanggung jawabnya sehingga diharapkan penghasilan yang diperoleh akan semakin banyak. Pengalaman kerja tercermin dari pekerja yang memiliki kemampuan bekerja pada tempat lain sebelumnya. Semakin banyak pengalaman yang didapatkan oleh seorang pekerja akan membuat pekerja semakin terlatih dan terampil dalam melaksanakan pekerjaannya (Kadek, 2013:299). Para *driver* ojek *online* yang sudah lebih lama bekerja sebagai *driver* ojek *online* akan lebih memiliki pengalaman dalam mencari konsumen. Para *driver* yang sudah lebih lama bekerja sudah lebih dulu mengetahui situasi dan kondisi di hari sibuk dan di hari libur.

Faktor kedua adalah lokasi pangkalan yang biasa ditempati para *driver* dimana khusus untuk ojek *online* di Kota Besar memiliki aturan mangkal. Mengenai aturan mangkal, tidak ada aturan tertulis mengenai persyaratan untuk mangkal bagi *driver* ojek *online*. Namun untuk menghindari adanya persaingan antar *driver* serta permasalahan dengan ojek konvensional maka terbentuklah suatu pangkalan-pangkalan tertentu dan saat mangkal ada beberapa hal yang harus dilakukan meliputi *driver* tidak boleh mangkal di zona merah atau zona terlarang seperti area stasiun, terminal, bandara, dan tempat-tempat mangkal ojek konvensional. Aturan selanjutnya adalah wajib menggunakan jaket seragam *driver online* sebagai tanda pengenalan serta pada saat mangkal di suatu lokasi berkewajiban menyapa *driver* yang lain. Faktor lokasi pangkalan ini sendiri dipilih karena diyakini akan memberikan pengaruh kuat pada pendapatan *driver* itu sendiri karena *driver* yang memilih posisi pangkalan yang dekat dengan pusat keramaian justru akan lebih strategis untuk dijadikan pangkalan. Hal ini disebabkan karena lokasi yang dekat dengan pusat keramaian, akan membuat *driver* semakin mudah mendapatkan penumpang sehingga pendapatannya akan lebih banyak dibandingkan jika mangkal di tempat yang sepi (Rahmawati, 2018).

Ketepatan pemilihan lokasi pangkalan sendiri merupakan salah satu faktor yang dipertimbangkan oleh seorang *driver* saat bekerja. Hal ini terjadi karena pemilihan lokasi yang tepat sering kali menentukan perolehan penumpang dan tentunya mempengaruhi tingkat pendapatan. Lokasi merupakan tempat usaha yang sangat mempengaruhi keinginan seseorang penumpang untuk mudah memesan melalui aplikasi. Lokasi yang tepat merupakan modal untuk mencapai tujuan demikian juga sebaliknya pemilihan lokasi yang salah akan menghambat segala gerak-gerik kinerja sehingga akan membatasi kemampuan memperoleh pendapatan. Faktor lokasi pangkalan dimasukkan dalam an ini karena secara teoritis lokasi berhubungan dengan kesuksesan pekerjaan tersebut. Pangkalan yang strategis dapat menarik masyarakat sehingga pedagang dapat memaksimalkan pendapatannya. Semakin strategis atau tepat lokasi yang dipilih akan mendorong

pendapatan yang semakin tinggi. Begitu juga sebaliknya semakin tidak strategis lokasi yang dipilih akan mendorong pendapatan yang diperoleh juga semakin rendah.

Dalam hal ini tentunya selain pengalaman kerja serta penentuan titik lokasi pangkalan ojek *online* itu sendiri justru pengetahuan di bidang teknologi sangat dibutuhkan para *driver*. Hal ini berhubungan dengan titik lokasi yang nantinya akan dilalui para *driver* saat menjemput dan mengantar yang berpatok pada maps di smartphone. Perlunya sebuah pengetahuan mengenai teknologi ini justru akan diyakini kuat mendongkrak pendapatan para *driver* mengingat bahwa fitur yang ada dalam aplikasi bukan hanya sebatas penjemputan dan pengantaran penumpang namun ada fitur lain seperti pembelian makanan atau pembelanjaan customer yang tentunya akan menambah pendapatan *driver* bukan hanya dari pengantaran penumpang. Hal ini jelas akan menunjukkan bahwa kurangnya pengetahuan tentang teknologi modern juga merupakan salah satu hal yang menghambat peningkatan pendapatan *driver* ojek *online*. Dengan keerbatasnya waktu dan tenaga yang dimiliki oleh *driver* ojek *online*, maka dibutuhkan pengetahuan teknologi yang maksimal untuk membantu meningkatkan pelayanan karena dengan adanya teknologi, maka pelayanan menjadi lebih efektif dan efisien.

## B. KAJIAN PUSTAKA

### Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja merupakan hal yang pernah dilakukan seseorang sebelum bekerja pada suatu lembaga atau seseorang yang telah bekerja cukup lama pada suatu lembaga. Pengalaman kerja akan dapat memberikan keuntungan bagi seseorang dalam melaksanakan kerja selanjutnya karena orang tersebut sudah pernah melakukan pekerjaan itu sehingga akan tahu tentang pekerjaan yang akan dihadapi. Seorang pekerja ataupun karyawan harus mempunyai kemampuan, pengetahuan kerja, suasana hati, keyakinan, dan nilai-nilai pada pekerjaannya agar pekerjaan yang dilakukan dapat berjalan dengan baik dan sesuai dengan target.

Pengalaman kerja seseorang menunjukkan jenis-jenis pekerjaan yang pernah dilakukan seseorang dan memberikan peluang yang besar bagi seseorang untuk melakukan pekerjaan yang lebih baik. Semakin luas pengalaman kerja seseorang, semakin terampil melakukan pekerjaan dan semakin sempurna pola berpikir dan sikap dalam bertindak untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan (Abriyani Puspaningsih, 2004).

Dari beberapa uraian tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa pengalaman yang dilalui seseorang akan membantu yang bersangkutan untuk menentukan langkah-langkah tertentu yang dapat menunjang keberhasilan kerja demikian juga hal-hal yang harus dihindari karena akan menjadi penghambat dan berujung pada kegagalan. Banyaknya pengalaman kerja yang dimiliki seseorang pekerja maka orang tersebut akan lebih menguasai pekerjaannya, sehingga dapat menyelesaikan pekerjaannya dengan baik, ini berarti orang tersebut mempunyai efektivitas kerja yang baik. Selain itu, juga pengalaman kerja akan ikut mematangkan orang yang bersangkutan dalam menghadapi tugas-tugas manajerial yang akan dijalankannya.

Akibat dari pengalaman kerja adalah tingkat penguasaan pengetahuan serta keterampilan seseorang yang dapat diukur dari masa kerja seorang. Sehingga semakin lama seseorang bekerja semakin bertambah pengalamannya terhadap pekerjaannya. Dengan banyaknya pengalaman kerja yang dimiliki seseorang pekerja maka orang tersebut akan lebih menguasai pekerjaannya, sehingga dapat menyelesaikan pekerjaannya dengan baik ini berarti orang tersebut mempunyai efektifitas kerja yang baik.

### Lokasi Mangkal

Teori lokasi adalah ilmu yang menyelidiki tata ruang (spatial order) kegiatan ekonomi, atau ilmu yang menyelidiki alokasi geografis dari sumber-sumber yang langka, serta hubungannya dengan atau pengaruhnya terhadap lokasi berbagai macam usaha/kegiatan lain, baik ekonomi maupun sosial (Tarigan, 2005). Lokasi berbagai kegiatan seperti rumah tangga, pertokoan, pabrik. Pertanian, pertambangan sekolah dan tempat ibadah tidaklah asal berada di lokasi tersebut, melainkan menunjukkan pola dan susunan (mekanisme) yang dapat diselidiki dan dapat dimengerti.

Menjalankan kegiatan usaha jelas memerlukan tempat usaha yang dikenal dengan lokasi usaha. Lokasi usaha ini penting baik sebagai tempat menjalankan aktivitas yang melayani konsumen, aktivitas penyimpanan, atau untuk mengendalikan kegiatan secara keseluruhan. Menurut Kotler (2001:148) pengertian lokasi adalah kegiatan yang membuat produk tersedia bagi

sasaran. Tempat merupakan saluran distribusi yaitu serangkaian organisasi yang saling tergantung dan saling terlihat dalam proses untuk menjadikan produk atau jasa siap untuk digunakan atau dikonsumsi. Lokasi berarti berhubungan dengan dimana harus bermarkas dan melakukan operasi. Johan (2011:65) mengemukakan bahwa ada tiga jenis interaksi yang mempengaruhi lokasi, yaitu:

Konsumen mendatangi pemberi jasa, apabila keadaan seperti ini maka lokasi menjadi sangat penting.

Pemberi jasa mendatangi konsumen, dalam hal ini lokasi tidak terlalu penting, tetapi yang harus diperhatikan adalah penyampaian jasa harus tetap berkualitas.

Pemberi jasa dan konsumen tidak bertemu secara langsung merupakan service provider, dan konsumen berinteraksi melalui sarana tertentu seperti telepon, computer, atau surat. Dalam hal ini lokasi menjadi sangat tidak penting selama komunikasi antara kedua pihak terlaksana dengan baik.

### **Teknologi**

Menurut Robert M. Solow dalam teori pertumbuhannya menyatakan bahwa dibutuhkan peranan teknologi dalam kegiatan perekonomian untuk menciptakan suatu pertumbuhan ekonomi yang steady-state. Teknologi sering tidak dimasukkan dalam analisis pertumbuhan ekonomi, namun kenyataannya menurut Solow dapat memberikan pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan output produksi secara agregat (Mankiw, 2006).

Perkembangan teknologi komunikasi berlangsung demikian pesatnya sehingga para ahli menyebut gejala ini sebagai suatu revolusi. Sekalipun kemajuan tersebut masih dalam perjalanannya, tapi sejak sekarang sudah dapat diperkirakan terjadinya berbagai perubahan di bidang komunikasi maupun di bidang-bidang kehidupan lain yang berhubungan, sebagai implikasi dari perkembangan keadaan yang dimaksud. Perubahan-perubahan yang kelak terjadi, terutama disebabkan berbagai kemampuan dan potensi teknologi komunikasi tersebut, yang memungkinkan manusia untuk saling berhubungan dan memenuhi kebutuhan komunikasi mereka secara hampir tanpa batas (Nasution dalam Anindhita, 2016).

Warsita (2008:135) teknologi informasi adalah sarana dan prasarana (hardware, software, useware) sistem dan metode untuk memperoleh, mengirimkan, mengolah, menafsirkan, menyimpan, mengorganisasikan, dan menggunakan data secara bermakna. Hal yang sama juga diungkapkan oleh Lantip dan Rianto (2011:4) teknologi informasi diartikan sebagai ilmu pengetahuan dalam bidang informasi yang berbasis komputer dan perkembangannya sangat pesat.

Teori pendukung yang lain menurut Behan dan Holme dalam Munir (2009:31) teknologi informasi dan komunikasi adalah segala sesuatu yang mendukung untuk merecord, menyimpan, memproses, mendapat lagi, memancar/mengantarkan dan menerima informasi.

Dari pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa teknologi informasi adalah suatu teknologi berupa (hardware, software, useware) yang digunakan untuk memperoleh, mengirimkan, mengolah, menafsirkan, menyimpan, mengorganisasikan, dan menggunakan data secara bermakna untuk memperoleh informasi yang berkualitas.

Kehadiran Ojek *Online* yang menerapkan teknologi komunikasi tepat guna di saat masyarakat membutuhkan sarana transportasi aman dan bisa menjadi solusi saat macet merupakan fokus penelitian yang dianggap perlu dikonstruksikan dalam penelitian ini. Terlebih lagi, dengan penggabungan layanan transportasi dengan kecanggihan teknologi Internet sehingga masyarakat lebih mudah melakukan pemesanan, mengetahui rate biaya transportasi, lokasi tujuan dan identifikasi pengemudi yang merupakan suatu bentuk inovasi baru dalam dunia bisnis transportasi.

### **Biaya Operasional**

Untuk menjalankan suatu usaha diperlukan sumber daya yang harus dikorbankan sebagai nilai pengganti untuk memperoleh keuntungan. Sumber daya ini pada umumnya di nilai dengan satuan uang. Dimana sumber daya yang dipergunakan seringkali disebut dengan biaya. Pengertian biaya menurut Mulyadi (2009:8) adalah Biaya pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu. Terdapat empat unsur pokok dalam pengertian diatas, yaitu :

- 1) Biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi.
- 2) Diukur dalam satuan uang.
- 3) Yang telah terjadi atau yang secara potensial akan terjadi.
- 4) Pengorbanan tersebut untuk tujuan tertentu

Pengertian biaya operasional yang dikemukakan oleh Rudianto adalah “biaya yang berkaitan dengan operasi perusahaan di luar biaya produksi”. Sedangkan menurut Jusuf adalah sebagai berikut: “Biaya operasional atau biaya operasi adalah biaya-biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk perusahaan tetapi berkaitan dengan aktivitas operasional perusahaan sehari-hari”. Secara umum (Rudianto, 2006:19) biaya operasional diartikan sebagai biaya yang terjadi dalam kaitannya dengan operasi yang dilakukan perusahaan dan diukur dalam satuan uang. Dimana biaya operasi sering disebut juga sebagai operational cost atau biaya usaha (Jusuf, 2008:33).

### **Pendapatan**

Pendapatan merupakan suatu hal yang sangat menentukan dalam pencapaian kebutuhan dalam suatu keluarga. Pendapatan yang dimaksud disini adalah pendapatan yang dinilai dengan rupiah perbulan dan bukan pendapatan tambahan atau pendapatan dari anggota lain. Pendapatan seseorang dalam hal ini didefinisikan sebagai sebuah penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan dalam periode tertentu. Hal ini dijelaskan oleh Reksoprayitno (2004:79) bahwa pendapatan atau revenue sebagai penerimaan pada periode tertentu. Pendapatan merupakan suatu hasil yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga dari berusaha atau bekerja. Jenis masyarakat bermacam ragam, seperti bertani, nelayan, beternak, buruh, serta berdagang dan juga bekerja pada sektor pemerintah dan swasta (Pitma, 2015:38).

Pada konsep ekonomi, menurut Adam Smith penghasilan adalah jumlah yang dapat dikonsumsi tanpa harus mengakibatkan penurunan modal, termasuk modal tetap (fixed capital) dan modal berputar (circulating capital). Hicks mengatakan bahwa penghasilan adalah jumlah yang dikonsumsi oleh seseorang selama jangka waktu tertentu. Pendapatan masyarakat adalah penerimaan dari gaji atau balas jasa dari hasil usaha yang diperoleh individu atau kelompok rumah tangga dalam satu bulan dan digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Sedangkan pendapatan dari usaha sampingan adalah pendapatan tambahan yang merupakan penerimaan lain dari luar aktifitas pokok atau pekerjaan pokok. Pendapatan sampingan yang diperoleh secara langsung dapat digunakan untuk menunjang atau menambah pendapatan pokok.

Menurut Nazir (2010:17) pendapatan merupakan suatu hasil yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga dari berusaha atau bekerja. Jenis masyarakat bermacam ragam, seperti bertani, nelayan, beternak, buruh, serta berdagang dan juga bekerja pada sektor pemerintah dan swasta. Upah/gaji bersih/pendapatan adalah imbalan yang diterima selama sebulan oleh buruh/karyawan baik berupa uang atau barang yang dibayarkan. Imbalan dalam bentuk barang dinilai dengan harga setempat. Upah/gaji bersih/pendapatan yang dimaksud tersebut adalah setelah dikurangi dengan potongan-potongan iuran wajib, pajak penghasilan dan sebagainya (BPS,2015:20).

### **Transportasi Online**

Transportasi merupakan salah satu sarana perhubungan yang sangat penting dalam segala hal aktivitas manusia. Keberadaan transportasi dapat membantu roda pergerakan perekonomian suatu daerah, baik tingkat nasional maupun lokal. Kegunaan transportasi berperan vital dalam membantu penyaluran barang dan jasa jika dilihat dari era modernisasi saat ini, dimana segala sesuatu hal harus cepat dan juga tepat sasaran. Apalagi pada saat ini masyarakat modern sudah mengenal alat komunikasi yang sangat maju dan canggih seperti telepon pintar atau smartphone yang pada saat ini sangat mendukung segala aspek kehidupan. Apalagi setelah dikenal internet yaitu jaringan komputer yang saling terhubung menggunakan sistem global Transmission Control Protocol / Internet Protocol Suite (TCP/IP). Melalui adanya jaringan internet ini tentunya komunikasi semakin mudah dan cepat. Sehingga memudahkan berjalannya kehidupan masyarakat.

Beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis *online* pada kota-kota besar di Indonesia. Jasa transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi ridesharing yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber yang mengusung UberTaxi sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi *online*. Kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek, GrabBike, GrabTaxi, dan aplikasi berbasis *online* lainnya.

Terkait fenomena aplikasi berbasis *online*, dapat diketahui sebelum kemunculan dan maraknya aplikasi seperti Gojek dan Grab. Fenomena jasa transportasi berbasis aplikasionline sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah di

dapatkan, nyaman, cepat, dan murah. Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis *online* ini dibutuhkan oleh banyak masyarakat khususnya di kota-kota besar dari sisi kebutuhan masyarakat, transportasi *online* sudah menjadi sebuah moda alternatif yang diinginkan masyarakat setelah sebelumnya masyarakat harus menggunakan moda transportasi konvensional yang menuai beberapa masalah seperti minimnya keamanan dan kenyamanan ketika menggunakan bis umum yang seringkali sudah tidak layak beroperasi maupun faktor-faktor lainnya.

### C. METODE PENELITIAN

#### Pendekatan Penelitian

Penelitian merupakan suatu cara sistematis untuk meneliti dan mengkaji suatu fenomena dengan menggunakan metode ilmiah dan aturan-aturan yang berlaku. Menurut Bambang (2006) “metode penelitian adalah semua asas, peraturan dan teknik-teknik yang perlu diperhatikan dan diterapkan dalam usaha pengumpulan data dan analisa”. Dalam penelitian ini, menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif.

#### Definisi Operasional

##### 1. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Menurut Singarimbun dan Effendi (2006: 46) definisi operasional variabel merupakan unsur penelitian yang dapat memberitahukan bagaimana cara mengukur suatu variabel. Definisi operasional dalam variabel penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### a. Pengalaman kerja

Pengalaman kerja menunjukkan sejauh mana penguasaan seseorang terhadap pekerjaannya yakni ojek *online* ditekuninya selama hitungan pertiga bulan.

##### b. Lokasi Pangkalan

Lokasi mangkal para pengemudi ojek *online* diestimasi dari seberapa jauh jarak mangkal pengemudi ojek *online* dari tempat favorit berkumpulnya calon penumpang di Kota Malang, beberapa tempat tersebut adalah Universitas Brawijaya, pusat perbelanjaan di dekat Universitas Brawijaya, dan stasiun dalam satuan kilometer.

##### c. Teknologi

Teknologi adalah alat bantu yang mempermudah manusia. Dalam penelitian ini telepon genggam yang digunakan oleh para pengemudi ojek *online* yang diukur dengan tingkat pengesuaannya.

##### d. Biaya Operasional

Biaya Operasional adalah biaya yang dikeluarkan pengemudi ojek *online* selama bekerja. Diukur dengan jumlah rupiah yang dikeluarkan selama pengemudi ojek *online* bekerja dalam satu hari.

##### e. Pendapatan

Pendapatan adalah hasil yang diterima oleh pengemudi ojek *online*. Dalam penelitian ini mengukur jumlah pendapatan yang diterima oleh pengemudi ojek *online* selama satu hari dalam jumlah rupiah

#### Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan Analisis Regresi Linear Berganda yaitu suatu analisis untuk menganalisis pengaruh pengalaman kerja, lokasi mangkal, teknologi, dan biaya operasional terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Kota Malang. Dengan menggunakan rumus yang dikutip dari buku (Riduwan, 2011) yaitu:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

Dimana:

Y = Pendapatan tenaga ojek *online*

$\beta_0$  = Nilai konstan/intercept

X1 = pengalaman kerja

X2 = lokasi pangkalan

X3 = teknologi

X4 = biaya operasional



1, 2, 3, 4 = Koefisien regresi,  
e = Standar error

### Uji Asumsi Klasik

#### 1. Uji Normalitas

Tujuan uji asumsi regresi berganda normalitas adalah untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi, variabel dependen, variabel independen atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang mempunyai distribusi data normal atau mendekati normal (Ghozali, 2011). Terdapat dua cara yang dapat digunakan untuk mendeteksi apakah variabel pengganggu berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis grafik dan uji statistic. Dalam penelitian ini uji normalitas dilakukan dengan menggunakan uji statistic Kolmogorov – smirnov. Dasar pengambilan keputusan adalah Jika angka asymptotic significance (2- tailed) lebih besar dari 0.05 maka data berdistribusi normal dan begitu juga sebaliknya.

#### 2. Uji Multikolinearitas

Menurut (Ghozali, 2006), uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan terdapat problem multikolinieritas. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen.

Metode yang digunakan untuk mendeteksi adanya multikolinieritas dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan Tolerance And Variante Inflation Factor (VIF). Jika  $VIF > 10$ , maka variabel bebas tersebut mempunyai persoalan multikolinieritas dengan variabel bebas lainnya. Sebaliknya, apabila  $VIF < 10$  maka tidak terjadi multikolinieritas.

#### 3. Uji Heterokedastisitas

Menurut (Ghozali, 2011), uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual dari satu pengamatan ke pengamatan lainnya. Jika varians dari residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut homoskedastisitas. Apabila varians berbeda, disebut Heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas.

Untuk mengetahui ada atau tidaknya Heteroskedastisitas maka digunakan dasar analisis sebagai berikut:

1. Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik tertentu yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka telah terjadi Heteroskedastisitas.
2. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi Heteroskedastisitas.

#### d. Uji Autokorelasi

menurut (Ghozali, 2011) uji autokorelasi adalah sebuah analisis statistik yang dilakukan untuk mengetahui adakah korelasi variabel yang ada di dalam model prediksi dengan perubahan waktu. Oleh karena itu, apabila asumsi autokorelasi terjadi pada sebuah model prediksi, maka nilai disturbance tidak lagi berpasangan secara bebas, melainkan berpasangan secara autokorelasi.

### Uji t

Pada tahapan ini dilakukan pengujian pengaruh masing-masing variabel bebas yang terdapat pada model yang terbentuk untuk mengetahui apakah semua variabel bebas yang ada pada model secara individual mempunyai pengaruh yang signifikan pada model secara individual. Jika hasil perhitungan menunjukkan bahwa nilai probabilitas (P value) < alpha 0,05, maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima. Dengan demikian variabel bebas dapat menerangkan variabel terikatnya secara parsial.

### Uji F

Pada tahapan ini dilakukan pengujian terhadap variabel bebas ( $X_1$ ) dan ( $X_2$ ) terhadap variabel terikat ( $Y$ ). Dengan demikian akan dapat diketahui model hubungan fungsional antara variabel tidak bebas (dependent variable) dengan variabel bebasnya (independent variable) yang terbentuk pada penelitian ini. Jika hasil perhitungan menunjukkan bahwa nilai probabilitas (P

value) < alpha 0,05, maka Ho ditolak dan H1 diterima, sehingga dapat dikatakan bahwa variabel bebas dari model regresi dapat menerangkan variabel terikat secara serempak.

### Uji R<sup>2</sup> (Koefisien Determinasi)

Koefisien determinasi (R<sup>2</sup>) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara 0 dan 1. Nilai R<sup>2</sup> yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas (Ghozali, 2011). Nilai yang mendekati satu (1) berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi dependen.

Gujarati dalam (Rahma dan Aly, 2010) menyatakan bahwa “jika dalam uji empiris didapat nilai adjusted R<sup>2</sup> negatif, maka nilai adjusted R<sup>2</sup> dianggap bernilai nol. Secara matematis jika nilai R<sup>2</sup> = 1, maka adjusted R<sup>2</sup> = R<sup>2</sup> = 1 sedangkan jika nilai R<sup>2</sup> = 0, maka adjusted R<sup>2</sup> = (1-k)/(n-k). Jika k > 1, maka adjusted R<sup>2</sup> akan bernilai negatif”.

## D. HASIL DAN PEMBAHASAN

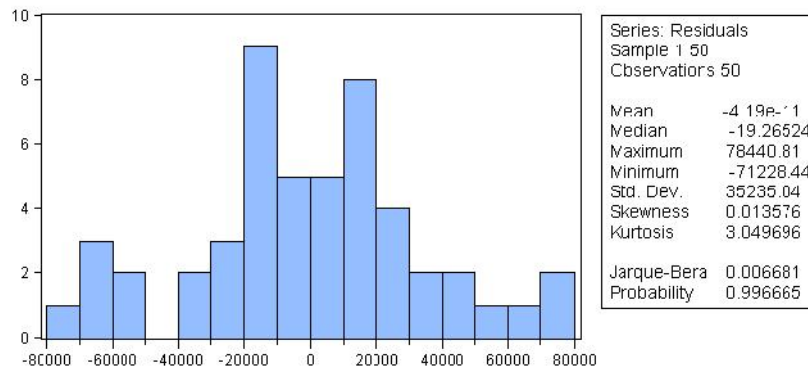
### Hasil Analisis Data

#### A. Uji Asumsi Klasik

##### 1. Uji Normalitas

Tujuan uji asumsi regresi berganda normalitas adalah untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi, variabel dependen, variabel independen atau keduanya mempunyai distribusi normal ataukah tidak.

Gambar 1: Hasil uji Normalitas



Sumber: Hasil Estimasi Eviews (2019)

Berdasarkan hasil uji normalitas residual di atas adalah: nilai jarque bera sebesar 0,006681 dengan p value sebesar 0,996665 dimana > 0,05 yang berarti residual berdistribusi normal..

##### 2. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual dari satu pengamatan ke pengamatan lainnya.

**Tabel 1: Hasil Uji Heteroskedastisitas**

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

F-statistic	1.783209	Prob. F(4,45)	0.1489
Obs*R-squared	6.841020	Prob. Chi-Square(4)	0.1445
Scaled explained SS	5.678915	Prob. Chi-Square(4)	0.2244

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 05/27/19 Time: 20:56

Sample: 1 50

Included observations: 50

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2.06E+09	1.62E+09	1.269589	0.2108
PENGALAMAN	48655946	34342765	1.416774	0.1634
JARAK	-3.83E+08	2.64E+08	-1.449815	0.1540
TEKNOLOGI	-4.00E+08	3.92E+08	-1.018625	0.3138
BIAYA_OPERASIONAL	6538.425	14503.06	0.450831	0.6543
R-squared	0.136820	Mean dependent var	1.22E+09	
Adjusted R-squared	0.060093	S.D. dependent var	1.76E+09	
S.E. of regression	1.71E+09	Akaike info criterion	45.44722	
Sum squared resid	1.31E+20	Schwarz criterion	45.63842	
Log likelihood	-1131.180	Hannan-Quinn criter.	45.52003	
F-statistic	1.783209	Durbin-Watson stat	2.005128	
Prob(F-statistic)	0.148858			

*Sumber:* Hasil Estimasi Eviews (2019)

Dari hasil output di atas, dimana nilai p value yang ditunjukkan dengan nilai Prob. chi square(4) pada Obs\*R-Squared yaitu sebesar 0,1445. Oleh karena nilai p value  $0,1445 > 0,05$  maka terima  $H_0$  atau yang berarti model regresi bersifat homoskedastisitas atau dengan kata lain tidak ada masalah asumsi non heteroskedastisitas.

### 3. Uji Multikolinearitas

Uji uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variable bebas (independen). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan terdapat problem multikolinieritas. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Deteksi multikolinearitas dapat dilakukan dengan melihat nilai VIF. Jika nilai VIF kurang dari 10 maka data terbebas dari adanya multikolinearitas.

**Tabel 2 : Hasil Uji Multikolinearitas**

Variance Inflation Factors

Date: 05/27/19 Time: 20:55

Sample: 1 50

Included observations: 50

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
PENGALAMAN	547903.8	4.662109	1.268906
JARAK	32370752	5.068556	2.113660
TEKNOLOGI	71529117	28.67802	2.260378
BIAYA_OPERASIONAL	0.097713	14.27529	1.463562
C	1.23E+09	45.32671	NA

*Sumber:* Hasil Estimasi Eviews (2019)

Berdasarkan hasil uji di atas menunjukkan bahwa nilai korelasi antar variabel independen lebih kecil dari 0.8 sehingga disimpulkan bahwa model terbebas dari masalah multikolinearitas.

#### 4. Autokorelasi

Metode yang digunakan untuk menganalisis pengaruh variabel independen terhadap variabel pendapatan pengemudi ojek *online* di Kota Malang adalah metode Ordinary Least Square (OLS). Hasil estimasi regresinya dapat dilihat pada gambar berikut.

**Tabel 3 : Tabel Autokorelasi**

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test				
F-statistic	1.225706	Prob. F(2,43)	0.3036	
Obs*R-squared	2.696739	Prob. Chi-Square(2)	0.2597	
Test Equation:				
Dependent Variable: RESID				
Method: Least Squares				
Date: 05/27/19 Time: 20:57				
Sample: 1 50				
Included observations: 50				
Presample missing value lagged residuals set to zero.				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
PENGALAMAN	-277.8521	759.7176	-0.365731	0.7164
JARAK	-2054.649	5840.395	-0.351800	0.7267
TEKNOLOGI	-3345.785	8750.322	-0.382361	0.7041
BIAYA_OPERASIONAL	0.150118	0.340826	0.440454	0.6618
C	8720.298	36566.16	0.238480	0.8126
RESID(-1)	0.018255	0.163154	0.111888	0.9114
RESID(-2)	0.256582	0.167271	1.533932	0.1324
R-squared	0.053935	Mean dependent var	-4.19E-11	
Adjusted R-squared	-0.078074	S.D. dependent var	35235.04	
S.E. of regression	36584.66	Akaike info criterion	23.98182	
Sum squared resid	5.76E+10	Schwarz criterion	24.24951	
Log likelihood	-592.5456	Hannan-Quinn criter.	24.08376	
F-statistic	0.408569	Durbin-Watson stat	1.955991	
Prob(F-statistic)	0.869271			

Sumber: Hasil Estimasi Eviews (2019)

Berdasarkan tabel di atas nilai Prob Chi Square(2) yang merupakan nilai p value uji Breusch-Godfrey Serial Correlation LM, yaitu sebesar 0,2597 dimana > 0,05 sehingga tidak ada masalah autokorelasi serial.

### Uji Statistik

#### 1. Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)

Uji koefisien determinasi bertujuan untuk kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen dalam model. Dalam penelitian ini berdasarkan tabel 4.7 diperoleh R<sup>2</sup> sebesar 0,675860 maka dapat diartikan bahwa kemampuan variabel independen dalam penelitian ini yaitu pengalaman kerja, jarak lokasi mangkal, teknologi, dan biaya operasional mampu menjelaskan variabel dependen pendapatan sebesar 67,58% sedangkan 32,42% dijelaskan oleh variabel lain di luar model..

## 2. Uji Signifikansi Simultan (F-Statistik)

Berdasarkan Uji F bertujuan untuk menguji pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara simultan atau serentak. kriteria pengujiannya adalah dengan membandingkan prob f statistic dengan 0,05 jika prob f statistik kurang dari 0,05 maka variabel independen secara simultan berpengaruh signifikan pada variabel dependen dari hasil regresi pada tabel 4.7 diperoleh prob f statistic 0,00 maka variabel independen dalam penelitian ini yaitu pengalaman kerja, jarak lokasi mangkal, teknologi, dan biaya operasional secara simultan berpengaruh signifikan pada variabel dependen yaitu pendapatan.

## 3. Uji Signifikansi Parsial (T-Statistik)

Uji t bertujuan untuk melihat apakah variabel bebas berpengaruh signifikan atau tidak terhadap variabel independen. Dalam studi ini variabel bebasnya adalah pengalaman kerja, jarak dari lokasi mangkal, teknologi, biaya operasional, dan status pekerjaan. Berikut tabel hasil uji t:

**Tabel 4 : Tabel Uji t**

Variabel	Koefisien	T-Statistik	Prob
Pengalaman Kerja ( $X_1$ )	3235.594	4,371212	0,0001*
Jarak Lokasi Mangkal ( $X_2$ )	-10540.92	-1,852687	0,0705**
Teknologi ( $X_3$ )	19754,48	2,335738	0,0240*
Biaya Operasional ( $X_4$ )	0,618291	1,977956	0,0541**

Keterangan: (\*) = Signifikan pada 0,05, (\*\*) = Signifikan pada 0,10

Berdasarkan hasil uji t di atas dapat disimpulkan keseluruhan variabel independen signifikan mempengaruhi variabel dependen. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa variabel pengalaman kerja memiliki t-hitung sebesar 4,371212 dengan probabilitas  $0,0001 < 0,05$  sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel pengalaman kerja berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*.

Selanjutnya dari hasil analisis dapat diketahui bahwa variabel jarak lokasi mangkal yang diukur dengan per-kilometer jarak lokasi mangkal dari tempat favorit memiliki t-hitung sebesar -1,852687 dengan probabilitas  $0,0705 < 0,10$  sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel lokasi mangkal berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*.

Selanjutnya dari hasil analisis dapat diketahui bahwa variabel teknologi yang diukur dengan tingkat penguasaannya memiliki t-hitung sebesar 2,335738 dengan probabilitas  $0,0240 < 0,05$  sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel teknologi berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*.

Selanjutnya dari hasil analisis di atas dapat diketahui bahwa variabel biaya operasional yang diukur dengan pengeluaran selama pengemudi ojek *online* memiliki t-hitung sebesar 1,977956 dengan probabilitas  $0,0541 < 0,10$  sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel biaya operasional berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*.

## **Pengaruh Pengalaman Kerja Terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek *Online* di Kota Malang**

Berdasarkan hasil penelitian di atas, ditemukan bahwa variabel pengalaman bekerja berpengaruh signifikan pada pendapatan. Hal ini berarti bahwa lamanya pengalaman kerja bagi seorang pengemudi ojek *online* akan membuat pengemudi ojek *online* tersebut lebih terampil dalam mencari laba dari fitur ride atau food sehingga memungkinkan adanya tambahan pendapatan. Pengalaman kerja dalam penelitian ini diukur oleh berapa lama para pengemudi ojek *online* telah bekerja. Pengalaman kerja yang dimiliki secara langsung maupun tidak, memberikan

pengaruh kepada hasil pendapatan. Semakin lama seseorang mempunyai pengalaman kerja semakin besar hasil pendapatan yang diperoleh

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian terdahulu oleh Ramanda (2017) dengan Judul “Pengaruh Curahan Jam Kerja, Pengalaman Kerja, Usia Kendaraan, Dan Kualitas Pelayanan Pengemudi Terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek *Online* (Studi Kasus Pada Pengemudi Go-Jek)”.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan pengalaman kerja, usia kendaraan, dan kualitas pelayanan pengemudi adalah faktor utama (98,8%) yang memengaruhi pendapatan pengemudi ojek *online* sedangkan sisanya (1,2%) dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti pada penelitian ini. Penelitian ini juga membuktikan bahwa curahan jam kerja, pengalaman kerja, dan kualitas pelayanan pengemudi berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi sedangkan usia kendaraan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan pengemudi.

Pengalaman kerja seseorang menunjukkan jenis-jenis pekerjaan yang pernah dilakukan seseorang dan memberikan peluang yang besar bagi seseorang untuk melakukan pekerjaan yang lebih baik. Semakin luas pengalaman kerja seseorang, semakin terampil melakukan pekerjaan dan semakin sempurna pola berpikir dan sikap dalam bertindak untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan (Abriyani Puspaningsih, 2004).

### **Pengaruh Lokasi Mangkal Terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek *Online* di Kota Malang**

Dari hasil penelitian di atas menunjukkan bahwa jarak mangkal berpengaruh signifikan pada pendapatan. Semakin jauh jarak mangkal pengemudi ojek *online* akan membuat pendapatan pengemudi ojek *online* berkurang sehingga memungkinkan adanya tambahan pendapatan bila pengemudi ojek *online* tersebut memilih lokasi mangkal yang lebih dekat dengan tempat-tempat favorit. Dalam penelitian ini lokasi mangkal diukur dengan seberapa jauh pengemudi ojek *online* mangkal dari tempat favorit dalam satuan kilometer.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian terdahulu oleh Rahmawati (2018) dengan judul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi Grabcar Di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga”.

Hasil analisis data menunjukkan bahwa pola persebaran yang meliputi pusat ekonomi dan perbelanjaan, pusat pendidikan, pusat kesehatan, dan juga pusat industri, lama jam kerja, pengalaman kerja, serta lokasi pangkalan memiliki pengaruh terhadap pendapatan pengemudi GrabCar di Kecamatan Purbalingga. Sedangkan Variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi GrabCar di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga. Kedua variabel tersebut tidak menjadi bahan pertimbangan di dalam aplikasi. Jadi aplikasi hanya bekerja sesuai perintah yang sudah diatur.

### **Pengaruh Teknologi Terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek *Online* di Kota Malang**

Dari hasil regresi di atas menunjukkan bahwa variabel teknologi berpengaruh positif signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Kota Malang. Semakin mudah pengoperasian aplikasi ojek *online* maka semakin banyak peluang para pengemudi ojek *online* mendapatkan lebih banyak pendapatan, karena dalam aplikasi tersebut terdapat berbagai macam fitur pelayanan seperti go-food, go-ride, dan go-send apabila tergabung pada perusahaan GOJEK sedangkan grab-bike dan grab-food bila tergabung pada perusahaan GRAB.

Hasil penelitian ini didukung penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Anindhita dkk (2016) dengan judul “Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek *Online* (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi)”.

Hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Anindhita dkk tersebut maka didapatkan hasil penelitian secara mendalam, menyeluruh dan komprehensif tentang perkembangan teknologi komunikasi tepat guna. Hasil penelitian ini nantinya akan memberikan kontribusi dan sumbangan konsep terutama dalam penerapan inovasi berupa teknologi komunikasi tepat guna yang dapat memberikan perubahan pada sistem sosial masyarakat. Sesuai model pertumbuhan ekonomi solow yang menunjukkan bagaimana pertumbuhan persediaan modal, pertumbuhan angkatan kerja, dan kemajuan teknologi berinteraksi dalam perekonomian.

## **Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek *Online* di Kota Malang**

Dari hasil regresi di atas menunjukkan bahwa variabel biaya operasional berpengaruh positif signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek *online* di Kota Malang. Hal ini didasari oleh hasil kuesioner yang menunjukkan bahwa semakin tinggi rata-rata biaya operasional maka semakin lama pengemudi ojek *online* bekerja, semakin lama pengemudi ojek *online* bekerja dan jarak yang ditempuh pengemudi ojek *online* untuk beroperasi akan semakin jauh maka rata-rata pendapatan pengemudi ojek *online* juga akan naik.

Hasil penelitian pada variabel biaya operasional didukung oleh penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Qisthu (2018) dengan judul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum Dan Sesudah Adanya Transportasi Daring (*Online*)”.

Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda uji normalitas berdistribusi normal. Uji linieritas yang dipakai tepat atau linier. Uji t variabel jam kerja dan biaya BBM berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan. R<sup>2</sup> sebesar 0,5416; artinya 54,16% variasi variabel pendapatan sopir angkutan dapat dijelaskan oleh variabel umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM. Sedangkan sisanya 45,84% dipengaruhi oleh variabel lain atau faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model.

## **E. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa hal yang menarik untuk diperhatikan. Pertama, variabel teknologi dengan proxy tingkat penguasaan dalam menggunakan aplikasi menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi ojek *online* dipengaruhi oleh faktor umur, dari hasil penelitian yang dilakukan pengemudi ojek *online* di Kota Malang yang berumur di atas 35 tahun memiliki pendapatan yang lebih kecil dibandingkan yang berusia lebih muda. Hal tersebut terjadi karena teknologi ojek yang berbasis *online* masih tergolong baru yaitu sekitar sepuluh tahun terakhir sehingga pengemudi ojek *online* yang berusia di atas 35 tahun masih merasa sulit untuk mengoperasikan aplikasi yang disediakan.

Kedua, variabel biaya operasional memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap pendapatan pengemudi ojek *online*. Variabel tersebut menjadi menarik untuk dilihat karena pada awalnya variabel biaya operasional diduga akan mengurangi pendapat bersih pengemudi ojek *online*, namun setelah dilakukan penelitian ternyata biaya operasional justru menambah pendapatan bersih pengemudi ojek *online*. Karena itu variabel biaya operasional dianggap unik dan memberikan warna pada penelitian ini.

Ketiga, dari hasil penelitian yang telah dilakukan bahwa pendapatan pengemudi ojek *online* tersebut juga dipengaruhi dari jarak lokasi mangkal mereka. Semakin dekat mereka mangkal dari tempat-tempat favorit seperti pusat perbelanjaan, stasiun restoran favorit dan beberapa universitas di Kota Malang maka permintaan dari konsumen yang ingin menggunakan jasa ojek *online* akan semakin tinggi, dari hal tersebut para pengemudi ojek *online* akan mendapatkan point yang lebih banyak yang nantinya dapat ditukarkan menjadi uang dan pendapatan mereka akan bertambah.

Keempat, pendapatan mereka juga dipengaruhi dari pengalaman kerja mereka selama mereka bekerja menjadi ojek *online* di Kota Malang. Mereka yang mengerti dari sistem penguasaan teknologi, penghafalan jalan di Kota Malang, efisiensi jam kerja, dan efisiensi modal biaya operasional yang baik akan lebih terampil mengambil peluang-peluang berbagai order yang akan diterima. Hal tersebut tentu akan menambah pendapatan.

### **Saran**

Berdasarkan pada kesimpulan di atas, terdapat beberapa saran terhadap beberapa pihak diantaranya sebagai berikut:

1. Disarankan untuk penyedia jasa ojek *online* memberikan sedikit pedoman terkait penguasaan aplikasinya terutama pada mitra yang berumur di atas 40 tahun. Karena dari hasil kuesioner rata-rata pengemudi ojek *online* yang berumur di atas 40 tahun pendapatannya dibawah rata-rata karena menganggap sulit dalam pengoperasian aplikasinya.

2. Disarankan untuk para pengemudi ojek *online* yang ingin mendapatkan pendapatan yang lebih banyak agar menyiapkan biaya operasional yang lebih banyak untuk menunjang lamanya bekerja dan jauhnya jarak yang ditempuh selama mereka bekerja.
3. Disarankan juga untuk para pengemudi ojek *online* di Kota Malang mempertimbangkan hasil dari bonus pendapatan yang disediakan oleh perusahaan yang didapat dari point selama mereka menjalankan order dari para konsumen. Karena uang yang ditukarkan dari point tersebut bisa meningkatkan pendapatan para pengemudi ojek *online* tersebut.
4. Disarankan para pengemudi ojek *online* yang masih baru atau pengemudi yang berasal dari luar Kota Malang agar mempelajari jalan-jalan di Kota Malang agar penumpang atau order makanan bisa lebih cepat sampai sehingga pengemudi ojek *online* tersebut bisa langsung mengambil order yang baru dan mendapatkan point yang lebih banyak.



## DAFTAR PUSTAKA

- Abriyani, Puspaningsih. 2004. Faktor-faktor yang berpengaruh Terhadap Kepuasan Kerja Dan Kinerja Manajer Perusahaan Manufaktur. *Jurnal Akuntansi dan Auditing Indonesia*. Jakarta.
- Alfadri, Ferri. 2018. Pengaruh Adanya Transportasi Online Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Melalui Variabel Pengangguran Di Kota Medan. *j-EBIS*. Vol. 3 No. 2 Juni 2018.
- Andini Ni Kadek, et al. 2013. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penduduk Lanjut Usia Masih Bekerja. *Jurnal Ilmiah: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*.
- Anindhita,W, Arisanty,M.,Rahmawati,D. 2016. Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komuniasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi). *Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC*. Universitas Bakrie, Jakarta. 2-3 Mei 2016
- Ardiana, IDKR., Brahmayanti, L. A., & Subaedi. 2010. Kompetensi SDM UKM dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja UKM di Surabaya. *Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan*. Vol. 12.
- Arikunto, S. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik (BPS) diakses dari <https://malangkota.bps.go.id/subject/12/kependudukan.html#subjekViewTab3>
- Bambang Prasetyo. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif : Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Becker, Gary S. 1975. Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education, 2nd, *The University of Chicago Press*, NBER, ISBN: 0-226-04109-3.
- Boediono. 2009. *Teori Pertumbuhan Ekonomi*. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.
- Bungin, Burhan. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana.
- Depdiknas .2003. Undang-undang RI No.20 tahun 2003.tentang sistem pendidikan nasional
- Febrian,J., dan Farida,A. 2002. *Kamus Komputer dan Istilah Teknologi Informasi*. Bandung: Informatika.
- Ghozali, Imam. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Green, L. 1980. *Health Education: A Diagnosis Approach*. The John Hopkins University. Mayfield Publishing Co.
- Hariandja, Marihot T.E. 2002. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Grasindo.
- Hartopo, Agustinus. 2018. Analisis Pendapatan Petani Sagu di Kampung Simporo Kelurahan Kebungfo Kabupaten Jaya. Bdan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Papua
- Hasbullah. 2009. *Dasar – Dasar Ilmu Pendidikan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Ihsan,F. 2006. *Dasar-dasar Pendidikan*.Jakarta: PT Rineka Cipta.

- Indriantoro, Nur dan Supomo. 2002. *Metodologi Penelitian Bisnis Untuk Akuntansi dan Manajemen, Edisi Pertama*, Yogyakarta : BPFE.
- Johnson, Elaine B. PH.D. 2007. *Contextual Teaching and Learning*. Bandung: Mizan Learning Center (MLC).
- Jusuf, Jopie. 2008. *Analisis Kredit*, Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Marsusanti,E., Susilawati,S., Nugraha,R., dan Koeswara,T.S.N.2018. Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek. *Jurnal Swabumi*. Vol.6 No.2 September 2018. ISSN:2355-990X.
- Mangkunegara, Anwar Prabu . 2003. *Perencanaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Bandung: Refika Aditama.
- Mc Connell, Campbell. R., Brue, Stanley L., dan Macpherson David A, 1999. *Contemporary Labor Economics, Fifth Edition*. McGraw-Hill Irwin Companies, Inc., Printed Singapore.
- Mulyadi, 2009. *Akuntansi Biaya*. Yogyakarta: UPP STIM YKPM
- Munir. 2009. *Pembelajaran Jarak Jauh Berbasis Teknologi Informasi dan Komunikasi*. Bandung: Alfabeta.
- Nawawi, Hadari. 2012. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Nazir, M. 2010. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Notoatmodjo, S. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Oktalihadi,V., dan Hidayat,R. 2018. Analisis Tingkat Adopsi Teknologi Transportasi Online (studi Kasus Gojek Padang 2018). *e-Proceeding of Applied Science* : Vol.4, No.3 Desember 2018
- Pitma Pertiwi. 2015. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja di Daerah Istimewah Yogyakarta. *Skripsi*. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Prasojo, Lantip Diat dan Riyanto. 2011. *Teknologi Informasi Pendidikan*. Yogyakarta: Gava Media.
- Qisthi,A., Febrian dan Nurhayati,S.F. 2018 Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi Daring (Online). *Skripsi thesis*, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Rahmawati,R.D. 2018. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan *Driver* Grabcar Di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Ramanda, Saputra Berly. 2017. Pengaruh Curahan Jam Kerja, Pengalaman Kerja, Usia Kendaraan, Dan Kualitas Pelayanan Pengemudi Terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek Online (Studi Kasus Pada Pengemudi Go-Jek). *Undergraduate (SI) thesis*. Universitas Bakrie. Skripsi, tidak dipublikasikan
- Riduwan & Kuncoro. 2011. *Cara Menggunakan dan Memakai Path Analysis (Analisis Jalur)*. Bandung: Alfabeta
- Rudianto, 2006. *Akuntansi Manajemen*. Jakarta: Grasindo
- Simanjuntak, Payaman. 2001. *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: LPFEUI.

- Singarimbun, Masri dan Sofian Effendi. 2006. *Metode Penelitian Survei ( Editor )*. Jakarta: LP3ES.
- Sudarman. 2001. *Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sularso, Sri dan Na'im A. 2009. Analisis Pengaruh Pengalaman Akuntan pada Pengetahuandan Penggunaan Intuisi dalam Mendeteksi Kekeliruan. *Jurnal Riset Akuntansi Indonesia*. Vol. II, No. 2, Juli, hal. 154-172.
- Sumarsono, S. 2009. *Ekonomi Sumber Daya Manusia Teori dan Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Todaro, Michael P. 2000. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Erlangga. Jakarta.
- Umar, Husen. 2008. *Metode Riset Bisnis*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Warsita, Bambang. 2008. *Teknologi Pembelajaran: Landasan & Aplikasinya*. Jakarta: Rineka.
- Wen S. 2016. Analisis Pengaruh Kepercayaan, Harga dan Promosi Terhadap Keputusan Menggunakan Jasa Ojek Online Granbike. Skripsi. Jakarta (ID): UEU.
- Yuliani, Maryam. 2011. Keterkaitan antara Pertumbuhan Ekonomi dan Distribusi Pendapatan Studi Kasus 35 Kabupaten/Kota di Jawa Tengah 2007-2008. *Jurnal Online*. Semarang : Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.
- Zainullah, Amin. 2012. Pengaruh Upah, Kemampuan dan Pengalaman Kerja terhadap Kinerja Pekerja Pelaksana Bekisting pada Pekerjaan Beton. *Jurnal Rekayasa Sipil Volume 6 No. 2 ISSN 1978-5658*.