

## TARIF RATA- RATA PENUMPANG, JUMLAH PENUMPANG, DAN JAM KERJA PADA PENDAPATAN *DRIVER* GOJEK KOTA BUKITTINGGI

Andria Ningsih<sup>1)</sup>, Anne Putri<sup>2)</sup>, Eka Hendrayani<sup>3)</sup>, Delfi Hurnis<sup>4)</sup>, dan Fitria<sup>5)</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup>Program Studi Akuntansi, STIE Haji Agus Salim Bukittinggi, Indonesia

e-mail: <sup>1</sup>[andrianingsih56@gmail.com](mailto:andrianingsih56@gmail.com)

<sup>2</sup>[anne\\_kop10@yahoo.com](mailto:anne_kop10@yahoo.com)

<sup>3</sup>[een010579@gmail.com](mailto:een010579@gmail.com)

<sup>4</sup>[hurnis.delfi@gmail.com](mailto:hurnis.delfi@gmail.com)

<sup>5</sup>[fitriaedwar85@gmail.com](mailto:fitriaedwar85@gmail.com)

### ABSTRACT

The purpose of this study was to determine the effect of the average passenger fare, number of passengers and working hours on income. This research was conducted using primary data. By providing a questionnaire statement to the respondent, using a Likert scale measurement. The population in this study were all Gojek drivers in the city of Bukittinggi. The number of samples is 94 people with purposive sampling technique. This study uses multiple linear regression analysis analysis method and uses quantitative analysis, namely the validity and reliability test, classical assumption test, t test and F test and the coefficient of determination test.

**Keywords:** average passenger fare; income; number of passengers; working hours

### ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh tarif rata-rata penumpang, jumlah penumpang dan jam kerja terhadap pendapatan. Penelitian ini dilakukan menggunakan data primer. Dengan memberikan pernyataan kuesioner kepada responden, dengan menggunakan pengukuran Skala Likert. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *Driver* Gojek yang ada di Kota Bukittinggi. jumlah sampel 94 orang dengan teknik *Purposive Sampling*. Penelitian ini menggunakan metode analisis analisis regresi linear berganda serta menggunakan analisis kuantitatif yaitu uji validitas dan reliabilitas, uji asumsi klasik, uji t dan uji F dan uji koefisien determinasi.

**Kata kunci:** jam kerja; jumlah penumpang; tarif rata-rata penumpang; pendapatan

---

*Detail Artikel:*

*Diterima:* 25 Maret 2021

*Disetujui:* 30 Maret 2021

*DOI:* [10.47896/je.v24i1.331](https://doi.org/10.47896/je.v24i1.331)

---

## PENDAHULUAN

Dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat menggunakan jasa transportasi hal ini lah yang menyebabkan semakin berkembangnya dunia bisnis di sektor jasa transportasi. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Namun di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan mereka, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau pun membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara yang praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar dari rumah atau kantor, salah satunya dengan menggunakan jasa transportasi *online*.

Di era globalisasi saat ini terdapat fenomena ojek yang cukup menyita perhatian masyarakat, yaitu ojek berbasis *online* (Gojek). Fenomena ojek *online* (ojol) kini makin digemari, karena angkutan Gojek mempunyai keunggulan dan karakteristik sebagai berikut :

1. Efisiensi dalam hal waktu, cara pemesanan, mampu melayani pada saat diperlukan, daya jelajahnya cukup tinggi, dan;
2. Memiliki ciri khas tersendiri yaitu menggunakan atribut berupa helm dan jaket berwarna hijau dengan logo Gojek seperti pada gambar berikut.

Fungsi Gojek ini tidak sama seperti ojek pada umumnya yang hanya melayani jasa angkutan orang, namun Gojek juga menyediakan fitur dan layanan lain yang ditawarkan melalui aplikasi Gojek seperti : GO-FOOD untuk pesan-antar makanan dari restoran favorit, GO-SEND untuk mengantarkan paket dengan cepat, GO-MART dan GO-SHOP untuk belanja tanpa harus keluar rumah, GO-PAY untuk metode pembayaran non tunai, dan masih banyak lagi fitur yang lainnya.

Gojek benar-benar telah mengembangkan sayapnya hingga menembus kota-kota yang ada di Provinsi Sumatera Barat, salah satunya adalah di Kota Bukittinggi. Kemunculan Gojek di Kota Bukittinggi dipicu oleh kesuksesan Gojek yang sebelumnya telah beroperasi di Kota Padang. Gojek sendiri pertama kali hadir di Kota Padang pada tanggal 1 April 2017, dan di Kota Bukittinggi Gojek telah terlihat beroperasi sejak bulan Agustus 2017.

Aturan dari Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang kenaikan tarif ojol di Indonesia. Dikutip dari *Covesia.com*, Kenaikan tarif ojek online (ojol) khususnya di kota Bukittinggi, Sumatera Barat (Sumbar) diberlakukan mulai Jumat (9/8/2019) mencapai 125 persen. Tidak seperti biasanya, untuk tarif terdekat Ojol maksimal 2,5 km, sebelumnya hanya ditarif Rp 4 ribu, kini naik menjadi Rp 9 ribu. Sehingga tidak sedikit pelanggan yang mengurungkan niat, memakai jasa Ojol.

Tarif baru ojol tersebut disesuaikan dengan peraturan Menteri Perhubungan (PM) nomor 12 tahun 2019 untuk menjaga agar pendapatan dari tarif per perjalanan tidak berkurang, serta sesuai dengan komitmen gojek dalam mendukung keberhasilan peraturan Menteri Perhubungan tersebut dengan tarif dasar Rp 2.313/km.

Banyak faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan *driver* Gojek diantaranya yaitu jam kerja, tarif rata-rata penumpang, tingkat pendidikan, usia, pengalaman kerja. Diberlakukannya tarif baru kedua Gojek ini banyak menuai kontra, baik itu dari kalangan pengguna jasa ojol di Bukittinggi di berbagai media sosial maupun dari *driver* sendiri. Seperti akun milik @daus Andezstuck di grup Kaba Bukittinggi yang mengatakan ongkos gojek mahal dari pada membayar mahal lebih memilih jalan kaki sebagai ganti olahraga.

Hal yang senada juga diutarakan akun @Fajri Konveksi yang mengungkapkan berpikir dua kali sebelum memesan gojek dari Rp 4.000 menjadi Rp 9.000 untuk jarak 2,5km.

Sementara dari salah satu *driver* ojol di Bukittinggi di grup Kaba Bukittinggi @Imam Samudra menyebutkan "Terima kasih kepada petinggi gojek dan dishub yang telah berhasil menaikkan tarif. Tujuan kalian mensejahterakan kami. Namun niat kalian tidak sejalan dengan perekonomian masyarakat kita. Dan pada akhirnya kami jadi pengangguran. Semoga keluhan dan upatan rekan *driver* pagi ini. Tidak mengganggu sarapan pagi kalian. Dan anak istri kalian tidak kelaparan seperti keluarga kami. Salam satu aspal.

Perubahan tarif Gojek ini tentunya mempunyai dampak meskipun dengan tarif baru ini *driver* tidak harus lagi mencari orderan sebanyak biasanya. Misalnya saat tarif masih Rp 4.000, untuk memperoleh pendapatan sebanyak Rp 80.000 *driver* harus mencari orderan sebanyak 20 kali. Sedangkan dengan tarif yang baru yakni Rp 9.000, *driver* hanya perlu mencari orderan sebanyak 9 kali. Namun permasalahan muncul dengan menurunnya minat dari pelanggan karena harga yang sudah tidak ramah kantong lagi, sehingga untuk mencari orderan yang sedikitpun sangat sulit didapatkan oleh *driver* Gojek.

Berdasarkan pemaparan latar belakang tersebut, maka peneliti bermaksud melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh yang Tarif Rata-Rata Penumpang, Jumlah Penumpang, dan Jam Kerja Terhadap Pendapatan *Driver* Gojek Di Kota Bukittinggi.

## TELAAH LITERATUR

### Pendapatan

Pendapatan merupakan tujuan utama dari suatu perusahaan. Sebagai suatu organisasi yang berorientasi profit, maka pendapatan mempunyai peranan yang sangat besar. Pendapatan merupakan factor yang sangat penting dalam operasi suatu perusahaan, sebab pendapatan akan mempengaruhi tingkat laba yang diharapkan dan menjamin kelangsungan hidup perusahaan. Pendapatan menurut Kieso, Warfield dan Weygandt (2011) adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal entitas selama suatu periode, jika arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal.

### Konsep Pendapatan Menurut Ilmu Ekonomi

Jumlah kenaikan harta kekayaan karena perubahan penilaian yang bukan diakibatkan perubahan modal dan hutang. Harga ini ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan pasar produksi. Konsep penghasilan antara jumlah output yang dijual dengan tingkat harga tertentu secara sistematis dirumuskan sebagai berikut (Rosyidi, 2006) :

$$TR = P \times Q$$

Keterangan :

TR = total pendapatan dari hasil pendapatan pada tingkat harga tertentu (*total revenue*)

P = harga barang yang dihasilkan

Q = jumlah barang yang mampu dihasilkan

Berdasarkan teori di atas, bila dikaitkan dalam konteks layanan transportasi *online* Gojek, pendapatan *driver* sangat dipengaruhi oleh seberapa besar biaya ongkos Gojek yang dibayar oleh setiap penumpang dan seberapa banyak jumlah penumpang yang *driver* tersebut dapat setiap harinya. Sehingga dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$TR = P \times Q$$

dimana : P = Tarif Rata-rata penumpang

Q = Jumlah Penumpang.

### Tarif Rata-rata Penumpang

Tarif (Harga) adalah suatu nilai tukar yang bisa disamakan dengan uang atau barang lain untuk manfaat yang diperoleh dari suatu barang atau jasa bagi seseorang atau kelompok pada waktu tertentu dan tempat tertentu. Tarif yang dimaksud dalam penelitian ini adalah nilai uang yang harus dibayarkan oleh penumpang kepada *driver* Gojek.

Aturan terbaru mengenai tarif ojol ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 348 tahun 2019 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi, tarif ojek

online di Indonesia terbagi menjadi 3 zona. Ada dua komponen penyusun tarif. Yakni tarif langsung dan tarif tak langsung. Tarif langsung ditentukan oleh kemenhub dan dievaluasi tiga bulan sekali. Tarif tidak langsung ditentukan Grab dan Gojek dengan besaran maksimal 20% dari total biaya. Berikut rincian tarif langsung ojek online.

Basu Swastha dan Irawan (2005), faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat harga adalah sebagai berikut :

a. Keadaan Perekonomian

Keadaan perekonomian sangat mempengaruhi tingkat harga yang berlaku. Pada periode resesi misalnya, merupakan suatu periode dimana harga berada pada suatu tingkat yang lebih rendah.

b. Penawaran dan Permintaan

Permintaan adalah sejumlah barang yang dibeli oleh pembeli pada tingkat harga tertentu. Pada umumnya tingkat harga yang lebih rendah akan mengakibatkan jumlah permintaan lebih besar pula. Sedangkan penawaran adalah kebalikan dari permintaan, yaitu suatu jumlah yang ditawarkan oleh penjual pada tingkat harga tertentu. Pada umumnya, harga yang lebih tinggi mendorong jumlah yang ditawarkan lebih besar.

c. Elastisitas Permintaan

Permintaan pasar tidak hanya mempengaruhi penentuan harga tetapi juga mempengaruhi volume yang dapat dijual. Untuk beberapa barang, harga dan volume penjualan ini berbanding terbalik, artinya jika terjadi kenaikan harga maka penjualan akan menurun dan sebaliknya

d. Persaingan

Harga jual sering dipengaruhi oleh keadaan persaingan yang ada. Dalam persaingan, penjual yang berjumlah banyak aktif menghadapi pembeli yang banyak pula. Banyaknya penjual dan pembeli akan mempersulit penjual perseorangan untuk menjual dengan harga lebih tinggi kepada pembeli yang lain.

e. Biaya

Biaya merupakan dasar dalam penetapan harga, sebab tingkat harga yang tidak dapat menutupi biaya akan mengakibatkan kerugian. Sebaliknya, apabila tingkat harga melebihi semua biaya akan menghasilkan keuntungan.

f. Tujuan manajer

Penetapan harga suatu barang sering dikaitkan dengan tujuan yang akan dicapai. Setiap perusahaan tidak selalu mempunyai tujuan yang sama dengan perusahaan lainnya.

g. Pengawasan Pemerintah

Pengawasan pemerintah juga merupakan faktor penting dalam penetapan harga. Pengawasan pemerintah tt dapat diwujudkan dalam bentuk penetapan harga maksimum dan minimum, diskriminasi harga, serta praktek-praktek lain yang mendorong atau mencegah usaha kearah monopoli.

### **Jumlah Penumpang**

Adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut (Wikipedia.com).

Damadjati (2001), adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut.

Sedangkan Yoeti (2000), mengemukakan bahwa pembeli produk dan jasa pada suatu perusahaan adalah pelanggan perusahaan barang dan jasa mereka dapat berupa seseorang (individu) dan dapat pula sebagai suatu perusahaan.

Penumpang bisa dikelompokkan menjadi dua, yaitu :

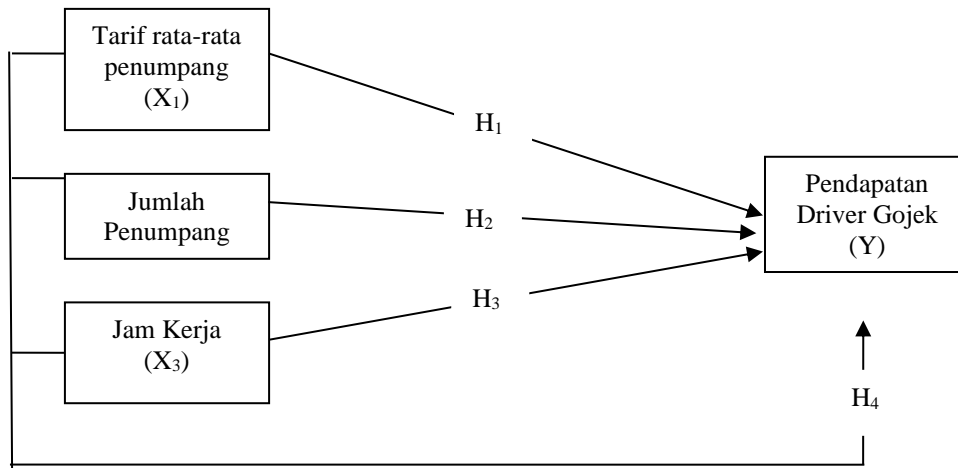
1. Penumpang yang naik suatu mobil tanpa membayar, apakah dikemudikan oleh pengemudi atau anggota keluarga.
2. Penumpang umum adalah penumpang yang ikut dalam perjalanan dalam suatu wahana dengan membayar, wahana bisa berupa taxi, bus, kereta api, kapal ataupun pesawat terbang.

**Jam Kerja**

Adalah waktu yang diperlukan dalam proses memproduksi atau menghasilkan barang dan jasa dengan sebuah sistem yang telah ditetapkan. Jam kerja karyawan umumnya ditentukan oleh pemimpin perusahaan berdasarkan kebutuhan perusahaan, peraturan pemerintah, dan kemampuan karyawan bersangkutan.

Komaruddin (2006), mengemukakan bahwa pengertian jam kerja yaitu lamanya waktu yang digunakan orang untuk bekerja. Jumlah jam kerja adalah banyaknya jam kerja yang digunakan untuk mencari nafkah.

Kerangka konseptual penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:



**Gambar 1**  
**Kerangka Konseptual Penelitian**

**METODE PENELITIAN**

Penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh tarif rata-rata penumpang, jumlah penumpang, jam kerja terhadap pendapatan. Penelitian ini menggunakan data primer, dengan memberikan pernyataan kuesioner kepada responden dengan menggunakan pengukuran Skala Likert yang di uji dengan statistik deskriptif. Berikut definisi operasional variabelnya.

**Tabel 1**  
**Definisi Operasional Variabel**

No.	Definisi Operasional Variabel
1.	<p>Tarif rata-rata Penumpang (<math>X_1</math>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarif/harga merupakan suatu kesepakatan mengenai transaksi jual beli barang atau jasa mengenai sejumlah uang yang akan diberikan untuk mendapatkan manfaat yang diinginkan atas jumlah nominal tersebut. Harga yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jumlah rata-rata tarif yang dibayarkan penumpang kepada <i>drive</i> Gojek (Candora 2013).</li> </ul>

---

**No. Definisi Operasional Variabel**

---

- |    |  |  |
|----|--|--|
| 2. | Jumlah Penumpang ( $X_2$ )                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Semakin tinggi skor variabel ini berarti harga yang ditetapkan atas jasa Gojek sangat berpengaruh terhadap pendapatan menurut persepsi <i>driver</i>. Sebaliknya, semakin rendah skor variabel ini, menunjukkan bahwa harga yang ditetapkan tidak berpengaruh terhadap pendapatan menurut persepsi <i>driver</i>. Skala pengukuran yang digunakan adalah Skala Likert 5 poin dengan 5 item pertanyaan.</li> <li>● Pendapatan <i>driver</i> dapat ditentukan dari jumlah penumpang sebab jumlah penumpang sangat mempengaruhi pendapatan <i>driver</i>, karena semakin banyak jumlah penumpang yang <i>driver</i> dapatkan maka semakin banyak pula pendapatan yang <i>driver</i> peroleh setiap harinya. Jumlah seluruh penumpang yang <i>driver</i> dapatkan dihitung per harinya (Candora 2013).</li> <li>● Semakin tinggi skor variabel ini berarti jumlah penumpang sangat berpengaruh terhadap pendapatan menurut persepsi <i>driver</i>. Sebaliknya, semakin rendah skor variabel ini, menunjukkan bahwa jumlah penumpang tidak berpengaruh terhadap pendapatan menurut persepsi <i>driver</i>. Skala pengukuran yang digunakan adalah Skala Likert 5 poin dengan 5 item pertanyaan.</li> </ul> |
| 3. | Jam Kerja ( $X_3$ )                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Jam kerja adalah waktu yang diperlukan dalam proses memproduksi atau menghasilkan barang dan jasa dengan sebuah sistem yang telah ditetapkan. Jam kerja yang digunakan para <i>driver</i> untuk bekerja sangat berpengaruh terhadap pendapatan. Jam kerja yang lebih banyak menyebabkan pendapatan yang <i>driver</i> peroleh setiap harinya akan meningkat. Jam kerja dihitung dalam satuan jam setiap harinya (Candora 2013)</li> <li>● Semakin tinggi skor variabel ini berarti jam kerja sangat berpengaruh terhadap pendapatan menurut persepsi <i>driver</i>. Sebaliknya, semakin rendah skor variabel ini, menunjukkan bahwa jam kerja tidak berpengaruh terhadap pendapatan menurut persepsi <i>driver</i>. Skala pengukuran yang digunakan adalah Skala Likert 5 poin dengan 5 item pertanyaan.</li> </ul>   |
| 4. | pendapatan <i>driver</i> Gojek (Y)<br>Candora (2013) | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pendapatan adalah jumlah masukan yang didapat atas jasa yang diberikan oleh perusahaan, meliputi penjualan produk dan atau jasa kepada pelanggan yang diperoleh dalam suatu aktivitas operasi suatu perusahaan untuk meningkatkan nilai aset serta menurunkan liabilitas yang timbul dalam penyerahan barang atau jasa (Candora 2013)</li> <li>● Pendapatan yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu penghasilan yang diperoleh oleh driver Gojek setiap bulannya. Skala pengukuran yang digunakan adalah Skala Likert 5 poin dengan 5 item pertanyaan.</li> </ul>  |
-

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *Driver* Gojek yang ada di Kota Bukittinggi. Penentuan jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini menggunakan rumus Slovin dengan tingkat kesalahan 10% sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan :

- n = jumlah sampel
- N = jumlah populasi
- e<sup>2</sup> = batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

Berdasarkan rumus diatas diperoleh jumlah sampel sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{1.500}{1 + 1.500 \times 0,1^2}$$

$$n = \frac{1.500}{1 + 15}$$

$$n = \frac{1.500}{16}$$

$$n = 93,75$$

Dari penghitungan menggunakan rumus tersebut jumlah populasi 1.500 orang *driver*, maka diperoleh jumlah sampel sebesar 93,75. Sehingga jumlah sampel dalam penelitian dibulatkan menjadi sebanyak 94 orang *driver* Gojek. dengan teknik *Purposive Sampling*. Penelitian ini menggunakan metode analisis data yang digunakan adalah analisis kuantitatif yaitu uji validitas dan uji reliabilitas, uji asumsi klasik, regresi linear berganda, uji t dan uji F dan koefisien determinasi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil dan Penelitian

Hasil analisis deskripsi responden 1

**Tabel 2**  
**Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	79	84,0	84,0	84,0
	Perempuan	15	16,0	16,0	100,0
	Total	94	100,0	100,0	

Sumber : data primer diolah, 2020

Deskripsi responden 2

**Tabel 3**  
**Responden Berdasarkan Usia**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dibawah 25 Tahun	12	12,8	12,8	12,8
	26-35 Tahun	52	55,3	55,3	68,1
	36-45 Tahun	21	22,3	22,3	90,4
	46-55 Tahun	7	7,4	7,4	97,9

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Diatas 55 Tahun	2	2,1	2,1	100,0
Total	94	100,0	100,0	

Sumber : data primer diolah, 2020

Deskripsi responden 3

**Tabel 4**  
**Responden Berdasarkan Pendidikan**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak/Belum Sekolah	1	1,1	1,1	1,1
SD/Sederajat	4	4,3	4,3	5,3
SMP/Sederajat	20	21,3	21,3	26,6
SMA/Sederajat	63	67,0	67,0	93,6
Perguruan Tinggi	6	6,4	6,4	100,0
Total	94	100,0	100,0	

Sumber : data primer diolah, 2020

Deskripsi responden 4

**Tabel 5**  
**Responden Berdasarkan Lama Sebagai Driver**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Dibawah 1 Tahun	30	31,9	31,9	31,9
1-3 Tahun	54	57,4	57,4	89,4
Diatas 3 Tahun	10	10,6	10,6	100,0
Total	94	100,0	100,0	

Sumber : data primer diolah, 2020

Deskripsi responden 5

**Tabel 6**  
**Responden Berdasarkan Pendapatan Per Hari**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Dibawah 50.000	3	3,2	3,2	3,2
51.000-100.000	39	41,5	41,5	44,7
101.000-150.000	37	39,4	39,4	84,0
151.000-200.000	12	12,8	12,8	96,8
Diatas 200.000	3	3,2	3,2	100,0
Total	94	100,0	100,0	

Sumber : data primer diolah, 2020

Deskripsi responden 6



**Tabel 7**  
**Responden Berdasarkan Jumlah Penumpang Per Hari**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dibawah 5 orang	6	6,4	6,4	6,4
	6-10 orang	42	44,7	44,7	51,1
	11-15 orang	30	31,9	31,9	83,0
	16-20 orang	12	12,8	12,8	95,7
	Diatas 20 orang	4	4,3	4,3	100,0
	Total	94	100,0	100,0	

Sumber : data primer diolah, 2020

Deskripsi responden 7

**Tabel 8**  
**Responde Berdasarkan Jumlah Jam Kerja Per Hari**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dibawah 5 jam	2	2,1	2,1	2,1
	6-10 jam	21	22,3	22,3	24,5
	11-15 jam	41	43,6	43,6	68,1
	16-20 jam	24	25,5	25,5	93,6
	Diatas 20 jam	6	6,4	6,4	100,0
	Total	94	100,0	100,0	

Sumber : data primer diolah, 2020

Berikut merupakan hasil uji validitas :

**Tabel 9**  
**Hasil Uji Validitas**

Variabel	Item	r hitung	r tabel	Keterangan
Tarif rata-rata penumpang (X1)	X1.1	0,761	0,202	Valid
	X1.2	0,671	0,202	Valid
	X1.3	0,668	0,202	Valid
	X1.4	0,748	0,202	Valid
	X1.5	0,737	0,202	Valid
Jumlah penumpang (X2)	X2.1	0,733	0,202	Valid
	X2.2	0,522	0,202	Valid
	X2.3	0,729	0,202	Valid
	X2.4	0,731	0,202	Valid
	X2.5	0,675	0,202	Valid
Jam kerja (X3)	X3.1	0,756	0,202	Valid
	X3.2	0,711	0,202	Valid
	X3.3	0,777	0,202	Valid
	X3.4	0,641	0,202	Valid
	X3.5	0,683	0,202	Valid
Pendapatan (Y)	Y.1	0,784	0,202	Valid
	Y.2	0,782	0,202	Valid
	Y.3	0,793	0,202	Valid
	Y.4	0,640	0,202	Valid
	Y.5	0,697	0,202	Valid

Sumber : data primer diolah, 2020

Hasil uji validitas, diperoleh nilai minimal r hitung (pearson correlation) sebesar 0,522 dan nilai maksimal sebesar 0,793. Maka setiap item pertanyaan pada seluruh variabel yang digunakan dalam kuesioner telah memenuhi syarat valid.

Hasil uji reliabilitas sebagai berikut:

**Tabel 10**  
**Hasil Uji Reliabilitas**

Variabel	Cronbach's Alpha	Jumlah Pertanyaan	Keterangan
Tarif rata-rata penumpang (X1)	0,765	5	Reliabel
Jumlah penumpang (X2)	0,713	5	Reliabel
Jam kerja (X3)	0,767	5	Reliabel
Pendapatan (Y)	0,795	5	Reliabel

Sumber: data primer diolah, 2020

Hasil uji reliabilitas nilai *Cronbach's Alpha* dari 5 pertanyaan setiap variabel > 0,6. Maka keempat variabel penelitian dikatakan reliabel dan dapat digunakan dalam penelitian.

Hasil perhitungan analisis regresi linier sederhana adalah sebagai berikut:

**Tabel 11**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	8,505	3,160		2,692	,008
X1	-,027	,106	-,024	-,253	,801
X2	,102	,100	,098	1,022	,310
X3	,400	,089	,427	4,513	,000

Sumber : data diolah, 2020

Berdasarkan tabel diatas , maka rumus analisis linear berganda adalah sebagai berikut:

$$Y = 8,505 - 0,027.X_1 + 0,102.X_2 + 0,400.X_3$$

- Nilai konstanta (a) = 8,505, dapat diartikan jika tarif rata-rata penumpang, jumlah penumpang, dan jam kerja nilainya adalah 0, maka pendapatan driver Gojek akan mengalami peningkatan sebesar 8,505.
- Nilai koefisien regresi pada variabel X<sub>1</sub> (tarif rata-rata penumpang) bernilai negatif, yaitu sebesar -0,027 yang artinya bahwa setiap kenaikan tarif rata-rata penumpang 1 poin dan variabel lainnya tetap, maka pendapatan driver akan mengalami penurunan sebesar -0,027.
- Nilai koefisien regresi pada variabel X<sub>2</sub> (jumlah penumpang) bernilai positif, yaitu sebesar 0,102 yang artinya bahwa setiap kenaikan jumlah penumpang 1 poin maka pendapatan driver mengalami kenaikan sebesar 0,102 dengan asumsi variabel lainnya konstan.
- Nilai koefisien regresi pada variabel X<sub>3</sub> (jam kerja) bernilai positif, yaitu sebesar 0,400 yang artinya bahwa setiap kenaikan jam kerja 1 poin maka pendapatan driver akan mengalami kenaikan sebesar 0,400 dengan asumsi variabel lainnya konstan.

Adapun perhitungan dari uji T adalah :

**Tabel 12**  
**Uji T**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	8,505	3,160		2,692	,008
X1	-,027	,106	-,024	-,253	,801
X2	,102	,100	,098	1,022	,310
X3	,400	,089	,427	4,513	,000

Bahwa Tarif rata-rata penumpang ( $X_1$ ) adalah sebesar  $-2,53 < t$  tabel 1,987. Maka tidak berpengaruh tarif rata-rata penumpang ( $X_1$ ) terhadap Pendapatan (Y). Kemudian Jumlah Penumpang ( $X_2$ ) adalah sebesar  $1,022 < t$  tabel 1,987, maka tidak berpengaruh Jumlah Penumpang ( $X_2$ ) terhadap Pendapatan (Y). Selanjutnya Jam Kerja ( $X_3$ ) adalah sebesar 4,513  $> t$  tabel 1,987, maka terdapat pengaruh Jam Kerja ( $X_3$ ) terhadap Pendapatan (Y).

Adapun hasil perhitungan uji F adalah :

**Tabel 13**  
**Uji F**  
**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	202,281	3	67,427	7,428	,000 <sup>b</sup>
	Residual	816,921	90	9,077		
	Total	1019,202	93			

Dengan membandingkan nilai Signifikansi (Sig.) atau nilai probabilitas hasil output Anova. diketahui nilai Sig. adalah sebesar  $0,000 < 0,05$ , maka tarif rata-rata penumpang ( $X_1$ ), jumlah penumpang ( $X_2$ ), dan jam kerja ( $X_3$ ) secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan (Y).

Adapun perhitungan ( $R^2$ ) adalah:

**Tabel 14**  
**Hasil Uji Koefisien Determinasi**  
**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,445 <sup>a</sup>	,198	,172	3,013

a. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

Sumber : data diolah, 2020

Bahwa nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,198 atau sama dengan 19,8%. pendapatan (Y) dipengaruhi oleh tarif rata-rata penumpang ( $X_1$ ), jumlah penumpang ( $X_2$ ), dan jam kerja ( $X_3$ ), sedangkan sisanya sebesar 80,2% ( $100\% - 19,8\%$ ) dipengaruhi oleh variabel lain.

## Pembahasan

1. Bahwa tarif rata-rata penumpang tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Hal ini dibuktikan dari hasil analisis yaitu dimana nilai  $t$  hitung =  $-2,53 < t$  tabel  $1,987$  dan nilai  $Sig. = 0,801 > 0,05$ . Hal ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Siti Aisyah Zhairina (2017) yang telah membuktikan bahwa tarif rata-rata penumpang berpengaruh terhadap pendapatan *driver* Gojek.
2. Bahwa jumlah penumpang (X2) tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Hal ini dibuktikan dari hasil analisis yaitu dimana nilai  $t$  hitung =  $1,022 < t$  tabel  $1,987$  dan nilai  $Sig. = 0,310 > 0,05$ . Hal ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Sudirman dan Wiwin Alawiyah (2012), dimana hasil penelitiannya menunjukkan bahwa jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan tukang ojek.
3. Bahwa jam kerja (X3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Hal ini dibuktikan dari hasil analisis yaitu dimana nilai  $t$  hitung =  $4,513 > t$  tabel  $1,987$  dan nilai  $Sig. = 0,000 < 0,05$ . Hasil penelitian ini sesuai dengan Dedi Cahyadi (2017), yang membuktikan jam kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Semakin banyak jam kerja yang dilakukan oleh *driver* dalam melakukan aktivitas, maka semakin besar pula peluang untuk memperoleh pendapatan. Dan Putu Citrayani Giri (2017), yang membuktikan bahwa jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan.
4. Bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan tarif rata-rata penumpang (X1), jumlah penumpang (X2), dan jam kerja (X3) secara bersama-sama terhadap pendapatan *driver* Gojek di Kota Bukittinggi. hasil analisis diperoleh nilai  $F$  hitung sebesar  $7,428 > F$  tabel  $2,70$  dan nilai Signifikansi sebesar  $0,000 < 0,05$ . yang diukur menggunakan  $R^2$  adalah sebesar  $0,198$ .

## SIMPULAN

Berdasarkan perhitungan Analisis Regresi Linear Berganda, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Tarif rata-rata penumpang tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver* Gojek. sebesar  $-2,53$ .
2. Jumlah penumpang tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver* Gojek sebesar  $1,022$ .
3. Jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* Gojek sebesar  $4,513$ .
4. Tarif rata-rata penumpang, jumlah penumpang, dan jam kerja berpengaruh positif dan signifikan secara simultan (bersama-sama) terhadap pendapatan *driver* Gojek di Kota Bukittinggi. sebesar  $7,428$  Kemudian nilai koefisien determinasi atau  $R$  square dalam penelitian ini pendapatan *driver* Gojek di Kota Bukittinggi dipengaruhi oleh tarif rata-rata penumpang, jumlah penumpang, dan jam kerja.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. 2000. Manajemen Transportasi. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Agarwal S., Diao M., Pan J., and Sing T.F. 2013. Labor Supply Decisions of Singaporean Cab Drivers. Working Paper in Behavioral Economics. Department of Economics and Business, National University of Singapore.
- Arida A., Zakiah., Julaini. 2015. Analisis Permintaan dan Penawaran Tenaga kerja Pada Sektor Pertanian di Provinsi Aceh. Jurnal Ilmiah Agrisepe Vol. 16, No.1
- BPS. 2015. Bali Dalam Angka 2015. Denpasar: Badan Pusat Statistik Provinsi Bali.
- Blau, Francine D., and Lawrence M. Kahn. 2007. Changes in the Labor Supply Behavior of Married Women: 1980-2000. Journal of Labor Economics, 25, 393-438

- Camerer C., Babcock L., Loewenstein G., and Thaler R. 1997. Labor Supply of New York City Cab Drivers: One Day at a Time. *The Quarterly Journal of Economics*. *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 41, page 112-407
- Candora. 2013. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengrajin Batik Kayu. *Jurnal Ilmiah ekonomi*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya.
- Chou Y.K. 2000. Testing Alternative Models of Labor Supply: Evidence from Taxi-Drivers in Singapore. WP in Economics, Melbourne University.
- Chung -Cheng Lin. 2003. A Backward-Bending Labor Supply Curve Without an Income Effect. *Oxford Economic Paper*, Vol. 55 page 336-343
- Crawford, Vincent P. and Juanjuan Meng. 2011. New York City Cab Drivers, Labor Supply Revisited: Reference-Dependent Preference with Rational Expectations Targets for Hours and Income. *American Economic Review*, 101: 1912-1932 [www.denpasarkota.go.id](http://www.denpasarkota.go.id) (Diakses: 4 Januari 2017)
- Damayanti, Ariska. 2011. Analisis Penawaran Tenaga Kerja Wanita Menikah dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya. *Jurnal Ilmiah Ekonomi*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- David A Phillips. 1986. Inflation, income distribution, and cost benefit analysis, Project Appraisal. *Journal*, 1:4, 223-228E-
- Deny Anggara L, dkk. 2015. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima di Wilayah Tega Iboto Jember. *Artikel Ilmiah*. Jember: Universitas Jember.
- Farber, H. 2005. Is Tomorrow Another Day? The Labor Supply of New York City Cab Drivers. *Journal of Political Economy* Vol. 113, No. 1
- Goette, Lorenz, Ernst Fehr, and David Huffman. 2004. Loss aversion and labor supply. *Journal of the European Economic Association*, 2(2-3): 216-228 <https://www.go-jek.com/> (Diakses: 2 Desember 2016)
- Hasyim, H. 2006. Analisis Hubungan Karakteristik Petani Kopi terhadap Pendapatan (Studi Kasus : Desa Dolok Seribu Kecamatan Paguran Kabupaten Tapanuli Utara). *Jurnal Komunikasi Penelitian*. Lembaga Penelitian. USU. Medan.
- Jamal, Badrul. 2014. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Nelayan. *Jurnal Ilmiah dipublikasikan*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Jura D.C., Palar S.W., Sumual J.I. 2016. Pengaruh Kenaikan Harga BBM dan Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Sopir Angkot di Kota Manado Tahun 2015. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi* Vol. 16, No. 1
- Juwita R., Lestari R.B. 2013. Kontribusi Tingkat Pendidikan Terhadap Pendapatan Sektoral di Kota Palembang. *Jurnal Ilmiah STIE MDP*, Vol. 2, No. 2
- Keane, M. and R. Rogerson. 2010. Micro and Macro Labor Supply Elasticities: A Reassessment of Conventional Wisdom. *Journal of Economic Literature*, 50, 464-76
- Keane, M. 2011. Labor Supply and Taxes. *Journal of Economic Literature*, 49:4, 961-1075.
- Köszegi, Botond, and Matthew Rabin. 2006. A Model of Reference-Dependent Preferences. *Quarterly Journal of Economics*, 121(4): 1133-1165
- Krisna. 2015. (Online) <https://id.techinasia.com/gojek-resmi-ekspansi-di-bali>. Diakses: 4 Januari 2017. *Bulleting of Indonesian Economics Studies* 23 (3): 52-79
- Mc Connell C.R., and Brue S.L. 1995. *Contemporary Labor Economics*, International Edition, 1995. Mc Graw-Hill Companies Inc: Printed in Singapore. E-
- Meta T., Yenni D.R., dan Yosi E.P. 2013. Pengaruh Modal Kerja, Tenaga Kerja, Jam Kerja terhadap Pendapatan Nelayan Tradisional di Nagari Koto Taratak Kecamatan Sutera

- Kabupaten Pesisir Selatan. Sumatra Barat: Universitas STKIP Dharma Andalas Padang.
- Noveda D., Aimon H., dan Sofyan E. 2015. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penawaran dan Permintaan Tenaga Kerja di Sumatra Barat. Ejournal. Sumatra Barat: Universitas Negeri Padang.
- Nurdiyanto W., Sirajuddin B. 2015. Analisis Faktor-Faktor Penyebab Turunnya Pendapatan pada PT Tunas Gemilang Sakti Palembang. Jurnal Ekonomi. STIE MDP
- Ohanian, Lee, Andrea Raffo, and Richard Rogerson. 2008. Long-Term Changes in Labor Supply and Taxes: Evidence from OECD Countries, 1956–2004. *Journal of Monetary Economics*, 55, 1353–1362
- Peterson S. 2005. Differences in Truck Driver Labor Supply Between Owner-Operators and Employees. *Journal labor Economics*. Washington State University.
- Pistaferri, Luigi. 2003. Anticipated and Unanticipated Wage Changes, Wage Risk, and Intertemporal Labor Supply. *Journal of Labor Economics*, 21, 729–754
- Putri, A. D. dan Setiawina, N. D. 2013. Pengaruh Umur, Pendidikan, Pekerjaan Terhadap Pendapatan Rumah Tangga Miskin Di Desa Bebandem. E-Jurnal. Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Udayana.
- Ranupendoyo dan Suad. 2015. Manajemen Personalialia, Edisi 4. Pustaka Binawan Presindo. FE-UGM: Yogyakarta.
- Rogerson, R. and J. Wallenius. 2009. Micro and Macro Elasticities in a Life Cycle Model with Taxes, *Journal of Economic Theory*, 144, 2277-2292.
- Rupert, Peter, Richard Rogerson, and Randall Wright. 2000. Homework in Labor Economics: Household Production and Intertemporal Substitution. *Journal of Monetary Economics* 46(3): 557-579
- Selvarajan, T. T., Ramamoorthy, N., Flood, P. C., Guthrie, J. P., MacCurtain, S., & Liu, W. 2007. The role of human capital philosophy in promoting firm innovativeness and performance: Test of a causal model. *International Journal of Human Resource Management*, 18(8), 1456-1470
- Stafford, Tess M. 2015. What Do Fishermen Tell Us That Taxi Drivers Don't? An Empirical Investigation of Labor Supply. *Journal of Labor Economics*, 33(3), 1–24
- Sholeh, Maimun. 2007. Permintaan dan Penawaran Tenaga Kerja serta Upah: Teori serta Beberapa Potretnya di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pendidikan*, Vol. 4, No. 1
- Sukartini, Made. 2014. Hubungan Upah dan Penawaran Tenaga Kerja Supir Taxi di Surabaya. *JEKT*, 7 (1), page 60-72
- Syafitri, Wildan. 2012. Determinants of Labour Migration Decisions: The Case of East Java, Indonesia. *BIES*, 49(3), 385-386
- Todaro, M.P. 2000. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Erlangga: Jakarta.