

## Analisis Pendapatan Driver Gojek Pada Saat Pandemi Covid 19 Di Kota Denpasar

Cokorda Bisma Putra

Universitas Udayana

I Made Endra Kartika Yudha

Universitas Udayana

**Abstract.** *The purpose of this study is to analyze the effects of age, work experience, incentives, working hours, education level, fares, points, and transaction volume on the income of Gojek drivers during the Covid-19 pandemic in Denpasar City. The study was conducted by distributing questionnaires to 95 respondents and using the proportional accidental sampling technique as the sampling method. The data analysis technique used in this study is multiple linear regression analysis. The results of this study indicate that, simultaneously, the variables of age, work experience, incentives, working hours, education level, fares, points, and transaction volume have a significant effect on the income of Gojek drivers during the Covid-19 pandemic in Denpasar City. Age, work experience, working hours, fares, points, and transaction volume have a partial effect on the income of Gojek drivers during the Covid-19 pandemic in Denpasar City. On the other hand, incentives and education level do not have a significant effect on the income of Gojek drivers during the Covid-19 pandemic in Denpasar City.*

**Keywords:** *income, Gojek, Covid-19*

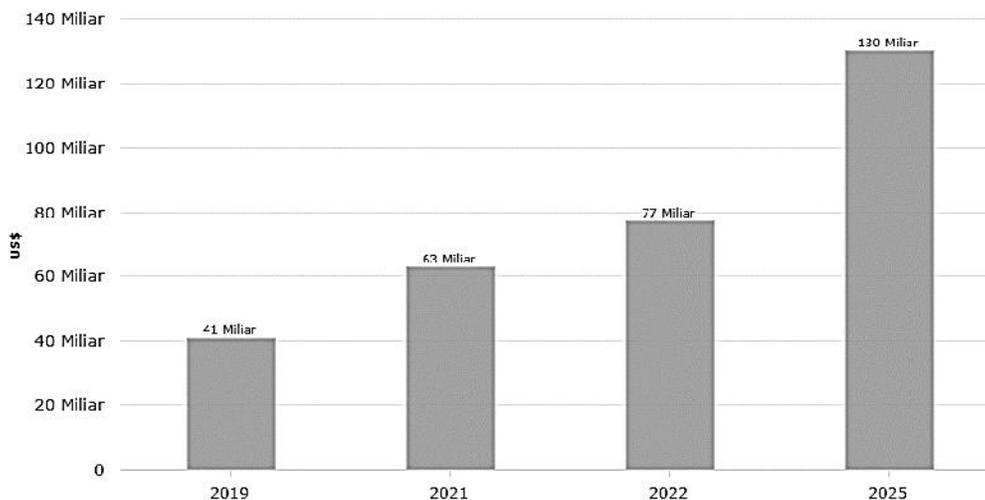
**Abstrak.** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh variabel usia, pengalaman kerja, insentif, jam kerja, tingkat pendidikan, tarif, jumlah poin, dan jumlah transaksi terhadap pendapatan driver Gojek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Penelitian ini dilakukan dengan menyebarkan kuisioner sebanyak 95 responden dan menggunakan metode penentuan sampel yaitu teknik proportionate accidental sampling. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier berganda. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa secara simultan Variabel usia, pengalaman kerja, insentif, jam kerja, tingkat pendidikan, tarif, jumlah poin, dan jumlah transaksi secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan driver Gojek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Variabel usia, pengalaman kerja, jam kerja, tarif, jumlah poin, dan jumlah transaksi secara parsial berpengaruh terhadap pendapatan driver Gojek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Sedangkan variabel intensif dan tingkat pendidikan secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Gojek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar.

**Kata Kunci:** Pendapatan, Gojek, Covid-19

### PENDAHULUAN

Pembangunan ekonomi merupakan suatu upaya untuk mencapai pertumbuhan kesejahteraan sosial, yaitu berupa kegiatan-kegiatan yang dilakukan suatu negara untuk mengembangkan kegiatan ekonomi dan taraf hidup masyarakat (Arsyad, 2003). Pembangunan ekonomi juga diartikan sebagai suatu proses kenaikan pendapatan total (pertumbuhan ekonomi) di suatu negara dengan memperhitungkan adanya pertambahan jumlah penduduk, perubahan fundamental dalam struktur ekonomi dan pemerataan pendapatan. Pembangunan ekonomi yang

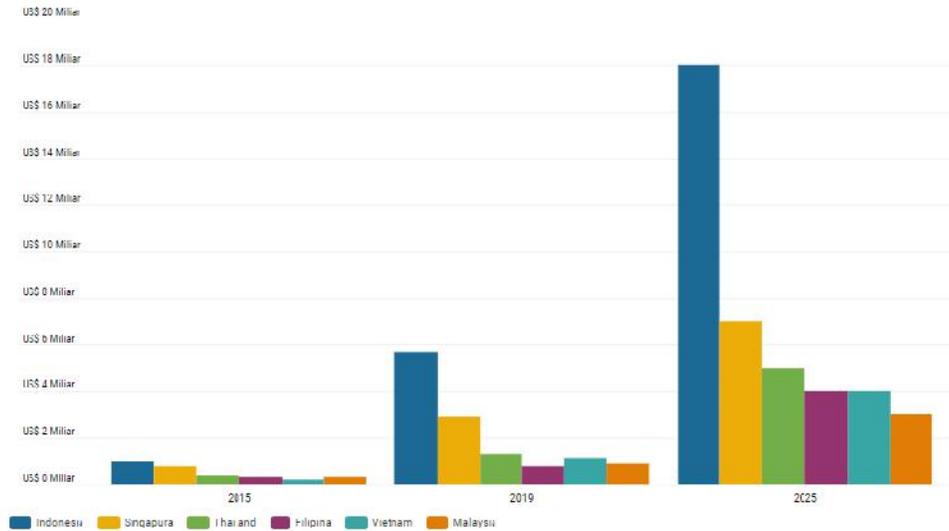
dilakukan oleh negara-negara berkembang diarahkan untuk mencapai kemakmuran dan kesejahteraan bagi seluruh rakyatnya.



Gambar .1 Proyeksi Nilai Ekonomi Digital Indonesia Tahun 2019-2025

Sumber: Google, Temasek, Bain & Company (Oktober 2022)

Pondasi yang cukup fundamental salah satunya adalah revolusi industri. Revolusi industri mengeluarkan beberapa produk khas salah satunya adalah ekonomi digital, di era saat ini dan di masa yang akan datang ekonomi digital akan menjadi akselerator dalam peningkatan perkembangan dan pertumbuhan perekonomian hal ini tercermin pada kontribusi ekonomi digital terhadap perekonomian Indonesia. Ekonomi digital menjadi alat dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi karena dapat menjadikan suatu peluang pekerjaan baru bagi masyarakat. Berdasarkan penelitian dari Google, Tamasek, dan Bain & Company (2022) pertumbuhan ekonomi digital di Indonesia meningkat setiap tahunnya, bahkan di prediksi akan terus meningkat pesat. Peningkatan pasar digital dapat diproyeksikan sebagai tambahan dalam menyumbang dana kepada Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia sebesar 640 juta USD dapat membuka 10.700 lapangan pekerjaan baru di tahun 2020 (Kumala, 2021).



Sumber: Google, Temasek, Bain & Company (Oktober 2019)

Gambar .2 Pangsa Pasar Jasa Transportasi Online di ASEAN Tahun 2015-2025

## KAJIAN PUSTAKA

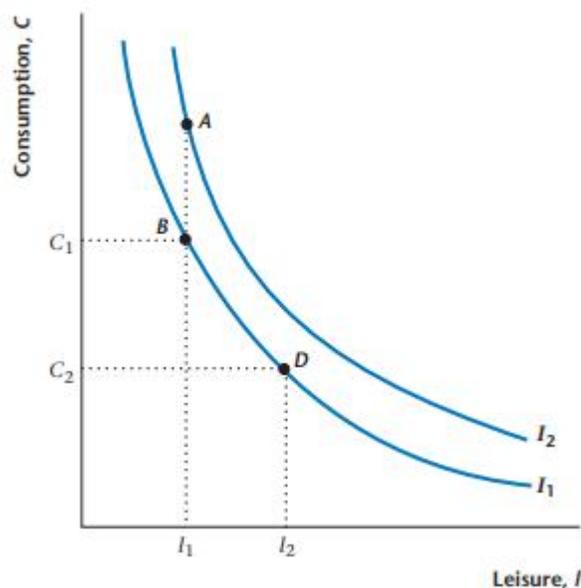
### Teori Pendapatan

Dalam teori “The Work-Leisure Decision and Profit Maximum” oleh Wiliamson (2014) mengungkapkan pemikiran bahwa waktu luang menghasilkan utility terhadap manusia. Pendapatan (Income) diperoleh dari hasil pekerjaan tertentu, maka jumlah waktu kerja yang optimum bagi seorang konsumen dapat diturunkan dari analisis utility maximization. Tentu saja hal ini didasarkan pada asumsi bahwa waktu luang dan pendapatan dapat saling mengganti satu sama lain. Dalam teorinya fungsi utilitas ditulis sebagai berikut :

$$U(C,I) \dots \dots \dots (2.1)$$

Dimana U adalah fungsi utilitas, C adalah jumlah konsumsi, dan I adalah jumlah waktu luang. Fungsi utility menunjukkan bahwa tingkat kepuasan yang diperoleh seseorang atau keluarga memiliki hubungan dengan konsumsi barang dan menikmati waktu luangnya. Tingkat utility seseorang akan bertambah apabila: Barang konsumsi bertambah sedang waktu senggang tetap, atau waktu senggang (waktu luang) bertambah, jumlah barang yang dikonsumsi tidak berubah, atau Jumlah barang yang dikonsumsi dan waktu senggang sama-sama bertambah. Pertambahan pendapatan meningkatkan tingkat kepuasan (utility) baik melalui pertambahan konsumsi maupun melalui penambahan waktu senggang (waktu luang). Menambah waktu senggang berarti

mengurangi jam kerja. Kenaikan upah berarti pertambahan pendapatan. Dengan status ekonomi yang lebih tinggi maka seseorang cenderung untuk meningkatkan konsumsi dan menikmati waktu senggang lebih banyak. Hubungan antara konsumsi dan waktu luang dapat digambarkan dalam bentuk kurva indifferent.



Sumber: Wiliamson (2014, 100-101)

Gambar .3 indifference curves consumption and leisure

Gambar 3 menunjukkan dua kurva indiferensi untuk konsumen. Setiap kurva indiferensi mewakili kumpulan paket konsumsi di mana konsumen tidak memihak. Kurva indiferensi yang lebih tinggi menggambarkan kesejahteraan yang lebih tinggi bagi konsumen. Kenaikan tingkat upah atau produktivitas menimbulkan 2 effect yaitu: (1) Subtitution effect, pekerja mengkonsumsi waktu luangnya semakin sedikit dan akan memperpanjang jam kerjanya jika upah merupakan harga dari waktu luang yang menjadi mahal, (2) Income effect, bila tingkat upah naik maka pendapatan pekerja akan semakin meningkat termasuk waktu luang sehingga mereka akan bekerja lebih singkat dan menikmati waktu luang lebih banyak (Ehrenberg dan Smith, 1988). Dalam Payaman (1985)kenaikan tingkat upah menyebabkan jam kerja yang ditawarkan meningkat, sebaliknya pada saat tingkat upah naik justru jam kerja yang ditawarkan di pasar kerja menurun.

Hal ini disebabkan karena kenaikan upah berarti bertambahnya pendapatan (labor income). Seseorang dengan status ekonomi lebih tinggi, cenderung untuk meningkatkan konsumsi dan menikmati waktu senggang (waktu luang) yang lebih banyak, yang berarti mengurangi jam kerja (income effect). Di pihak lain, kenaikan upah juga berarti harga waktu menjadi lebih mahal. Nilai waktu yang lebih tinggi mendorong individu mensubstitusikan waktu senggangnya untuk lebih banyak bekerja (substitution effect).

### **Definisi Pengalaman**

Pengalaman kerja adalah pembentukan pengetahuan atau keterampilan tentang metode suatu pekerjaan karena keterlibatan karyawan tersebut dalam pelaksanaan tugas pekerjaan (Manulang, 1984). Pengalaman kerja juga dapat diartikan sebagai pengetahuan atau keterampilan yang telah diketahui dan dikuasai seseorang yang akibat dari perbuatan atau pekerjaan yang telah dilakukan selama beberapa waktu tertentu sehingga dapat meningkatkan kecepatan dan ketepatan seseorang dalam melakukan sesuatu atau membuat sesuatu (Trijoko,1980).

### **Insentif**

Teori hirarki kebutuhan (hierarchy of needs) yang di kemukakan oleh Abraham Maslow (Wahjono, 2008:159) mengungkapkan bahwa insentif adalah bagian dari kompensasi yang dapat memenuhi kebutuhan dasar, dari kebutuhan rasa aman serta keamanan yang akan terpenuhi jika seseorang memiliki uang yang cukup. Mangkunegara (2000:82) mengemukakan hal yang sama dengan teori Malow bahwa insentif adalah suatu bentuk motivasi yang dinyatakan dalam bentuk uang atas dasar kinerja yang tinggi dan juga merupakan rasa pengakuan dari pihak organisasi terhadap kinerja karyawan dan kontribusi terhadap organisasi.

Menurut Wahjono (2008:127), insentif adalah pengupahan yang memberikan imbalan yang berbeda karena memang prestasi yang berbeda. Dua orang dengan jabatan yang sama dapat menerima insentif yang berbeda karena bergantung pada prestasi. Insentif adalah suatu bentuk dorongan financial kepada karyawan atas prestasi karyawan tersebut. insentif merupakan sejumlah uang yang di tambahkan pada upah dasar yang di berikan perusahaan kepada karyawan. Fungsi utama dari insentif adalah untuk memberikan tanggung jawab dan dorongan kepada karyawan (pengemudi Go-Jek). Insentif menjamin bahwa karyawan akan mengarahkan usahanya untuk mencapai tujuan organisasi. Tujuan utama pemberian insentif adalah untuk meningkatkan produktifitas kerja individu maupun kelompok.

## **METODE PENELITIAN**

### **Desain Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif yang berbentuk asosiatif dengan sampel sebanyak 95 di analisis menggunakan metode analisis regresi dari data yang diperoleh melalui kuisioner, wawancara, dan observasi pada driver Go-jek di Kota Denpasar untuk mendapatkan hasil analisis pengaruh usia, lama menjadi driver, jam kerja, tingkat pendidikan, tarif, jumlah poin, jumlah transaksi, dan insentif terhadap pendapatan Driver Go-jek pada masa Pandemi Covid-19 di Kota Denpasar. Sugiyono (2015:13) menyatakan metode kuantitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Penelitian asosiatif merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh atau hubungan antara dua variabel atau lebih (Sugiyono, 2019:65).

### **Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kota Denpasar dengan pertimbangan bahwa Kota Denpasar merupakan daerah perkotaan dengan jumlah pengemudi Go-Jek aktif dan mitra Go-Jek terbanyak di Provinsi Bali. Selain itu Kota Denpasar sempat masuk dalam jajaran kota di Indonesia dengan penularan Covid-19 cukup tinggi, maka dari itu lokasi ini dianggap relevan sebagai lokasi penelitian.

### **Objek Penelitian**

Objek penelitian adalah sasaran ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu tentang sesuatu hal objektif, valid dan reliabel tentang suatu hal (variabel tertentu) (Sugiyono, 2017:41). Objek dalam penelitian ini adalah usia, lama menjadi driver, jam kerja, tingkat pendidikan, tarif, jumlah poin, jumlah transaksi, insentif, dan pendapatan Driver Go-jek pada masa Pandemi Covid-19 di Kota Denpasar.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Sejarah Singkat Kota Denpasar**

Kota Denpasar pada mulanya merupakan pusat Kerajaan Badung, namun seiring berjalannya waktu akhirnya menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Daerah Tingkat II Badung dan mulai tahun 1958 Denpasar dijadikan pula pusat pemerintahan bagi Provinsi Daerah Tingkat I Bali. Dengan Denpasar dijadikan pusat pemerintahan bagi Tingkat II Badung maupun Tingkat I Bali akibatnya pertumbuhan menjadi sangat cepat baik dalam artian fisik, ekonomi maupun sosial budaya. Kota Denpasar menjadi pusat pemerintahan, pusat perdagangan, pusat pendidikan, pusat industri dan pusat pariwisata yang terdiri dari 4 Kecamatan yaitu Kecamatan Denpasar Utara, Denpasar Barat, Denpasar Timur dan Denpasar Selatan.

Seperti halnya kota – kota lain di Indonesia, Kota Denpasar merupakan Ibukota Provinsi Bali yang mengalami pertumbuhan dan perkembangan pendudukan serta laju pembangunan di segala bidang terus meningkat dan memberikan pengaruh yang sangat besar terhadap kota itu sendiri. Pertumbuhan penduduk rata – rata sebanyak 4.05 % per tahun dan disertai pula dengan laju pertumbuhan pembangunan di berbagai sektor sehingga memberikan pengaruh yang sangat besar terhadap Kota Denpasar yang akhirnya menimbulkan berbagai masalah perkotaan yang harus segera diatasi dan diselesaikan oleh Pemerintah Kota Denpasar baik dalam memenuhi kebutuhan ataupun tuntutan masyarakat perkotaan yang terus meningkat. Berdasarkan kondisi obyektif dan berbagai pertimbangan antara Tingkat I dan tingkat II Badung telah dicapai kesepakatan untuk meningkatkan status kota Administratif Denpasar menjadi Kota Denpasar. Dan akhirnya pada 15 Januari 1992, Undang – undang No 1 Tahun 1992 tentang Pembentukan Kota Denpasar lahir dan telah diresmikan oleh Menteri Dalam Negeri pada tanggal 27 Februari 1992 sehingga merupakan babak baru bagi penyelenggaraan pemerintahan di Daerah Tingkat I Bali, Kabupaten Daerah Tingkat II Badung dan juga bagi Kota Denpasar.

Bagi Provinsi Daerah Tingkat I Bali adalah merupakan pengembangan yang dulunya 8 Daerah Tingkat II sekarang menjadi 9 Daerah Tingkat II. Sedangkan bagi Kabupaten Badung kehilangan sebagian wilayah serta potensi yang terkandung didalamnya. Bagi Kota Denpasar yang merupakan babak baru dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan yang walaupun merupakan Daerah Tingkat II yang paling bungsu di wilayah Provinsi Daerah Tingkat I Bali.

## Demografi

Kota Denpasar merupakan ibukota Provinsi Bali yang menjadi salah satu kabupaten/kota dengan jumlah penduduk terbanyak di Provinsi Bali. Penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis suatu wilayah selama 6 bulan atau lebih dan/atau yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan untuk menetap (BPS Provinsi Bali, 2020). Jumlah penduduk Kota Denpasar ditunjukkan pada Tabel 4.1.

Tabel .1 Jumlah Penduduk Masing-masing Kecamatan di Kota Denpasar Tahun 2019 – 2022  
(Ribu Jiwa)

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk			
		2019	2020	2021	2022
1	Denpasar Selatan	305.3	217.1	217.4	217.5
2	Denpasar Timur	160.1	128.2	128.5	128.5
3	Denpasar Barat	273.6	206.9	207.3	207.4
4	Denpasar Utara	207.9	172.9	173.2	173.3
<b>Kota Denpasar</b>		<b>947.1</b>	<b>724.3</b>	<b>726.5</b>	<b>726.8</b>

Berdasarkan Tabel 1 jumlah penduduk Kota Denpasar tertinggi dalam tiga tahun terakhir terjadi pada tahun 2019 yaitu sebesar 947,1 ribu jiwa, sedangkan di tahun 2020 jumlah penduduk Kota Denpasar menurun menjadi 725,3 ribu jiwa. Jumlah penduduk Kota Denpasar pada tahun 2021 dan 2022 mengalami sedikit kenaikan menjadi 726,5 dan 726,8 ribu jiwa dan jika dibandingkan dengan luas wilayah Kota Denpasar, maka kepadatan penduduk Kota Denpasar pada tahun 2022 mencapai 5,6 ribu jiwa/km<sup>2</sup>. Jumlah penduduk terbesar dari tahun 2019 sampai 2022 berada di Kecamatan Denpasar Selatan. Jumlah penduduk yang besar dan kepadatan penduduk Kota Denpasar yang padat menyebabkan permintaan untuk mendukung mobilitas para penduduk juga besar. Semakin besar mobilitas masyarakat, semakin besar pula permintaan transportasinya.

### Mobilitas Penduduk Kota Denpasar

Mobilitas penduduk adalah gerak atau perpindahan penduduk dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam jangka waktu tertentu (Purba dkk, 2021:131). Mobilitas penduduk Kota Denpasar digambarkan dengan data mobilitas penduduk Provinsi Bali pada Tabel 2.

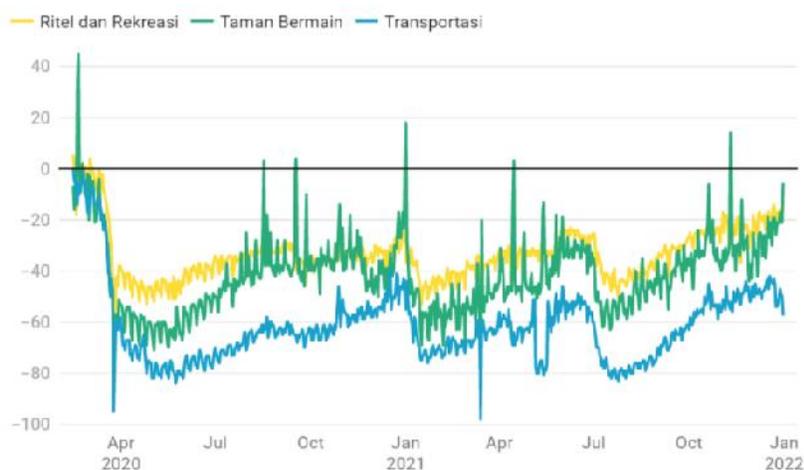
Tabel .2 Mobilitas Penduduk Melalui Angkutan Darat dan Angkutan Laut Provinsi Bali Tahun 2019 – 2021 (orang)

Jenis	Tahun					
	2019		2020		2021	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
Angkutan Udara						
Penumpang Domestik	4.975.431	5.956.464	1.737.063	1.777.301	1.870.832	1.838.586
Penumpang Internasional	6.864.061	6.938.836	1.181.619	1.354.443	52	464
Angkutan Laut	3.322.720	3.554.076	745.053	888.428	811.036	977.954

Sumber: BPS Provinsi Bali, 2022

Berdasarkan Tabel 2, mobilitas penduduk Provinsi Bali menurun dibanding sebelum pandemi Covid-19 yaitu tahun 2019 dan setelah pandemi Covid19 yaitu pada tahun 2020 dan tahun 2021. Penurunan terbesar mobilitas penduduk Provinsi Bali terjadi pada tahun 2021 dimana untuk mobilitas penduduk internasional melalui angkutan udara turun signifikan. Mobilitas penduduk Provinsi Bali pada angkutan udara domestik dan angkutan laut pada masa pandemi Covid-19 yaitu tahun 2020 dan 2021 juga mengalami penurunan lebih dari 50 persen jika dibandingkan pada sebelum pandemi Covid-19 yaitu pada tahun 2019. Dari data tersebut bisa disimpulkan bahwa mobilitas penduduk Provinsi Bali mengalami penurunan yang cukup besar. Hal tersebut juga sejalan dengan Google Mobility Report Provinsi Bali pada sebelum dan sesudah terjadinya pandemi Covid-19 yang ditunjukkan pada Gambar 4.

Gambar .4 Google Mobility Report Provinsi Bali Sebelum dan Sesudah Pandemi Covid-19



Sumber: Google Mobility Index, 2022

Mobilitas penduduk Provinsi Bali mengalami penurunan yang signifikan dibanding sebelum pandemi di semua sektor. Sektor transportasi menjadi sektor yang mengalami penurunan mobilitas tertinggi dibanding sektor lainnya. Berdasarkan Gambar 4.1, sektor transportasi mengalami penurunan rata-rata lebih dari minus 50 dan bahkan pada bulan April 2020 dan bulan April 2021 penurunannya mencapai lebih dari minus 90. Hal tersebut menunjukkan mobilitas pada sektor transportasi menjadi sektor paling terdampak mobilitasnya akibat pandemi Covid19 di Provinsi Bali.

### **Pembahasan Hasil Penelitian**

#### **Pengaruh Variabel Usia, Lama Menjadi Driver, Insentif, Jam Kerja, Tingkat Pendidikan, Tarif, Jumlah Poin, Jumlah Transaksi, dan Insentif Secara Simultan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Pada Masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar.**

Berdasarkan output SPSS diperoleh hasil usia, lama menjadi driver, jam kerja, tingkat pendidikan, tarif, jumlah poin, jumlah transaksi, dan insentif secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Berdasarkan tingkat signifikansi dari Fhitung sebesar 0.000 yang lebih kecil dari  $\alpha = 0,05$ . Hasil ini menerima hipotesis H1 yang menyatakan bahwa usia, lama menjadi driver, jam kerja, tingkat pendidikan, tarif, jumlah poin, jumlah transaksi, dan insentif secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Hasil penelitian ini sejalan dengan yang dilakukan oleh Giri (2017) menyatakan bahwa jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh simultan terhadap pendapatan driver GO-JEK di Kota Denpasar, Bali. Ini berarti bahwa keempat faktor tersebut secara bersama-sama mempengaruhi pendapatan driver GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Salah satu teori yang relevan dengan hasil penelitian ini adalah teori yang dikemukakan oleh Gary S. Becker (1964). Dalam karya klasiknya yang berjudul "Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education" dalam buku ini, Becker mengembangkan konsep human capital (modal manusia) dan menganalisis peran pendidikan dalam meningkatkan pendapatan individu dan pertumbuhan ekonomi. Teori human capital dapat memiliki keterkaitan dengan pendapatan ojek online dalam beberapa aspek. Teori ini juga di bahas kembali dalam buku yang berjudul "Labor Economics" oleh George J. Borjas pada tahun 2015

dimana buku ini membahas tentang berbagai aspek ekonomi tenaga kerja. Buku ini mengulas teori dan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan individu secara umum. Meskipun buku ini tidak secara khusus membahas industri ojek online, beberapa konsep yang dibahas oleh Borjas dapat memiliki relevansi dengan pendapatan di industri tersebut. Pertama, Borjas menyoroti pentingnya pendidikan dalam menentukan pendapatan individu. Dalam konteks ojek online, pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan yang lebih tinggi mungkin memiliki keunggulan dalam hal keterampilan komunikasi, pemahaman teknologi, dan pengelolaan bisnis, yang dapat mempengaruhi pendapatan mereka. Kedua, Borjas menekankan pentingnya pengalaman kerja dalam menentukan pendapatan individu. Pengemudi ojek online yang memiliki pengalaman yang lebih lama mungkin memiliki keunggulan dalam hal pengetahuan lokasi, rute yang efisien, dan pemahaman pelanggan, yang dapat membantu mereka meningkatkan pendapatan. Ketiga, Borjas mengakui pentingnya keterampilan khusus dalam menentukan pendapatan individu. Dalam industri ojek online, pengemudi yang memiliki keterampilan khusus, seperti penguasaan aplikasi dan teknologi terkait, keterampilan berkomunikasi yang baik, dan pelayanan pelanggan yang memuaskan, mungkin dapat meningkatkan peluang mereka untuk mendapatkan pendapatan yang lebih tinggi.

Dalam penelitiannya Sari (2021) mendukung hasil penelitian dimana Secara simultan, variabel umur, jam kerja, pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver transportasi online di Kota Pangkalpinang. Hal serupa juga di temukan dalam penelitin dari Cahyadi pada tahun 2017 dimana hasil penelitian menunjukkan adanya pengaruh silmultan faktor tingkat usia, jumlah penumpang, jam kerja, dan tingkat Pendidikan terhadap pendapatan driver gojek di Kota Malang. Penelitian Ningsih (2021) menyatakan tarif rata-rata penumpang, jumlah penumpang, dan jam kerja berpengaruh positif dan signifikan secara simultan (bersama-sama) terhadap pendapatan driver Gojek di Kota Bukittinggi.

## **Pengaruh Variabel Usia, Lama Menjadi Driver, Jam Kerja, Tingkat Pendidikan, Tarif, Jumlah Poin, Jumlah Transaksi, dan Insentif Secara Parsial Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Pada Masa Pandemi Covid- 19 Di Kota Denpasar**

### **1. Pengaruh Usia Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Pada Masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar**

Berdasarkan output SPSS diperoleh hasil bahwa pengaruh Usia (X1) terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar menunjukkan tingkat signifikansi 0,003 lebih kecil dari  $\alpha = 0.05$ . Berarti bahwa usia berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Nilai koefisien regresi usia (X1) sebesar 0.003 menunjukkan adanya pengaruh positif usia terhadap pendapatan driver Go-Jek. Hasil ini menerima hipotesis H1 yang menyatakan bahwa usia berpengaruh positif terhadap pendapatan driver Go-Jek, yang berarti semakin tinggi usia driver Go-Jek maka akan semakin tinggi pendapatan yang diterima. Hasil estimasi ini sesuai dengan hipotesis penelitian. Koefisien regresi untuk variabel ini adalah positif, artinya semakin besar tingkat usia produktif para driver gojek, maka pendapatan driver gojek akan mengalami peningkatan. Hasil ini sejalan dengan hasil penelitian Cahyadi (2017) yang mengatakan bahwa tingkat umur berpengaruh langsung positif dan signifikan terhadap jumlah pendapatan driver Gojek.

Teori life-cycle income juga memperkuat hasil penelitian ini yang dimana teori ini menyatakan bahwa pendapatan individu cenderung meningkat seiring bertambahnya usia, karena pada umumnya seseorang akan memiliki lebih banyak pengalaman kerja dan keterampilan yang lebih baik seiring bertambahnya usia (Islam, A.,2017). Hasil penelitian dari Palsson, C., & Woodward, E. (2016) juga mendukung pendapat tersebut dimana usia pengemudi dapat berhubungan dengan pendapatan mereka, dengan beberapa temuan menunjukkan bahwa pengemudi yang lebih tua cenderung memiliki pendapatan yang lebih tinggi. Pengemudi ojek online yang lebih tua memiliki lebih banyak pengalaman dalam mengemudi dan berinteraksi dengan pelanggan. Pengalaman ini dapat membantu mereka memberikan pelayanan yang lebih baik, mengenali rute yang efisien, dan mengatasi situasi yang kompleks. Seiring bertambahnya usia, pengemudi dapat mengumpulkan pengalaman yang dapat berdampak positif pada pendapatan mereka.

Teori age-earnings profile yang dikemukakan oleh Mincer, J. (1974) menyatakan bahwa pendapatan individu cenderung meningkat seiring bertambahnya usia, namun pada suatu titik tertentu pendapatan akan mencapai puncaknya dan kemudian mulai menurun seiring dengan semakin tua. Penelitian dari Choudhury (2019) yang melibatkan Uber dan Lyft sebagai contoh layanan ride-hailing dan menganalisis pendapatan dan pasokan tenaga kerja para pengemudi juga mendukung hasil penelitian ini. Penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana faktor-faktor seperti usia, jam kerja, dan karakteristik pengemudi lainnya mempengaruhi pendapatan mereka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa usia pengemudi dapat berpengaruh terhadap pendapatan, di mana pengemudi yang lebih tua cenderung memiliki pendapatan yang lebih tinggi.

## **2. Pengaruh Lama Menjadi Driver Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Pada Masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar.**

Berdasarkan output SPSS diperoleh hasil bahwa pengaruh lama menjadi driver (X2) terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar menunjukkan tingkat signifikansi 0,043 lebih kecil dari  $\alpha = 0.05$ . Berarti bahwa pengalaman kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Nilai koefisien regresi lama menjadi driver (X2) sebesar 0.043 menunjukkan adanya pengaruh positif lama menjadi driver terhadap pendapatan driver Go-Jek. Hasil ini menerima hipotesis H1 yang menyatakan bahwa lama menjadi driver berpengaruh positif terhadap pendapatan driver Go-Jek, yang berarti semakin lama seseorang menjadi driver Go-Jek maka akan semakin tinggi pendapatan yang diterima. Sesuai dengan penelitian dari Metusalak (2021) juga menunjukkan hasil yang sama dimana pengalaman kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan driver ojek online. Pengalaman kerja dapat membantu pengemudi Gojek dalam beberapa cara. Pertama, pengalaman kerja yang lebih lama dapat membantu pengemudi mengembangkan keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada pelanggan. Mereka dapat memahami dengan lebih baik preferensi dan kebutuhan pelanggan, mengoptimalkan rute perjalanan, dan menyesuaikan perilaku mereka untuk menciptakan pengalaman pengguna yang lebih baik. Selain itu, pengalaman kerja yang lebih lama juga dapat membantu pengemudi Gojek dalam membangun jaringan pelanggan yang lebih luas. Seiring dengan waktu, pengemudi dapat membangun reputasi yang baik di platform dan memperoleh pelanggan setia yang kembali menggunakan layanan mereka secara teratur. Dalam beberapa kasus, pelanggan mungkin juga

memberikan tip atau memberikan penilaian yang lebih baik kepada pengemudi yang telah lama berpengalaman.

Penelitian dari Kurniawan (2023) menunjukkan hasil yang sejalan dimana pengalaman kerja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan driver Gojek di Kota Denpasar. Hal serupa juga ditemukan dalam penelitian oleh Giri (2017) mengenai korelasi positif antara pengalaman driver Gojek terhadap pendapatan. Menurut penelitian dari Husainah (2019), pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver GO-RIDE di Tangerang Selatan. Driver yang bekerja lebih lama sebagai pengemudi GO-RIDE akan lebih memahami kondisi di lapangan dan wilayah Tangerang Selatan, yang dapat berujung pada peningkatan pendapatan driver.

### **3. Pengaruh Jam Kerja Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Pada Masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar.**

Berdasarkan output SPSS diperoleh hasil bahwa pengaruh jam kerja ( $X_4$ ) terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar menunjukkan jam kerja signifikansi 0,043 lebih kecil dari  $\alpha = 0.05$ . Berarti bahwa jam kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Nilai koefisien regresi jam kerja ( $X_3$ ) sebesar 0.043 menunjukkan adanya pengaruh positif jam kerja terhadap pendapatan driver Go-Jek. Hasil ini menerima hipotesis  $H_1$  yang menyatakan bahwa jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan driver Go-Jek, yang berarti semakin tinggi jam kerja driver Go-Jek maka akan semakin tinggi pendapatan yang diterima. Dalam penelitian Sari (2021) mengungkapkan hasil yang serupa dimana jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver. Hasil yang sama juga terdapat dalam penelitian Prayogo (2021) mendukung penelitian ini dimana Semakin banyak waktu yang dicurahkan untuk bekerja maka pendapatan driver Gojek semakin banyak pula.

Korelasi antara jam kerja dan pendapatan individu tertuang dalam teori upah marginal (Marginal Wage Theory) yang dipopulerkan oleh seorang ekonom klasik bernama David Ricardo. Teori ini dijelaskan dalam karyanya yang terkenal, "Principles of Political Economy and Taxation" yang diterbitkan pada tahun 1817. Teori upah marginal Ricardo memberikan dasar bagi pemahaman tentang hubungan antara jam kerja dan pendapatan. Dalam konteks teori ini, jika

seseorang ingin meningkatkan pendapatannya, mereka perlu bekerja lebih banyak jam atau meningkatkan produktivitas mereka agar menghasilkan kontribusi tambahan yang bernilai lebih tinggi bagi pengusaha. Teori ini sesuai dengan penelitian dari Metusalak (2021) dimana dalam penelitian tersebut terdapat pengaruh yang positif dan signifikan jam kerja terhadap pendapatan driver ojek online. Hasil penelitian juga diperkuat oleh penelitian terdahulu oleh Siti (2018) yang membahas objek penelitian yang sama yaitu ojek online, penelitian tersebut menunjukkan curahan jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan driver GO-RIDE.

#### **4. Pengaruh Tingkat pendidikan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Pada Masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar.**

Berdasarkan output SPSS diperoleh hasil bahwa pengaruh tingkat pendidikan ( $X_4$ ) terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar menunjukkan tingkat signifikansi 0,774 lebih besar dari  $\alpha = 0.05$ . Berarti bahwa tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Hasil ini menerima hipotesis  $H_0$  yang menyatakan bahwa tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan driver Go-Jek. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian dari Sari (2021) yang menunjukkan tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi pendapatan yang diterima. Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, maka semakin tinggi pendapatan yang diterima. Namun, dalam kasus driver transportasi online di Kota Pangkalpinang, tingkat pendidikan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan. Hal ini disebabkan karena pendidikan bukan termasuk faktor utama untuk menjadi driver transportasi online di Kota Pangkalpinang. Hasil tersebut diperkuat oleh penelitian dari Montenegro, C. E., & Patrinos, H. A. (2014) menguji teori "sheepskin effect" yang menyatakan bahwa perolehan gelar pendidikan memiliki pengaruh yang lebih besar terhadap pendapatan individu daripada peningkatan jumlah tahun pendidikan. Penelitian ini menemukan bahwa efek tersebut tidak kuat dalam beberapa konteks dan bahwa pendapatan tambahan yang diperoleh dari perolehan gelar tidak selalu sebanding dengan biaya dan waktu yang diinvestasikan dalam pendidikan.

Tingkat pendidikan memang cenderung memiliki pengaruh yang lebih rendah terhadap pendapatan di sektor informal dibandingkan dengan sektor formal. Sebagai contoh, di sektor informal seperti pedagang kaki lima, pekerja harian, seperti driver Gojek, kenaikan pendapatan mungkin lebih dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti pengalaman kerja, keterampilan khusus, koneksi sosial, dan lokasi geografis, daripada tingkat pendidikan formal. Beberapa penelitian telah

menunjukkan bahwa tingkat pendidikan tidak memiliki korelasi yang kuat dengan pendapatan di sektor informal. Misalnya, studi oleh Fields dan Menendez (2010) yang mengamati pasar tenaga kerja di negara berkembang menemukan bahwa pendidikan formal tidak secara signifikan mempengaruhi pendapatan di sektor informal. Demikian pula, penelitian oleh Chen dan Kosec (2017) di India menunjukkan bahwa pendidikan hanya memiliki dampak terbatas terhadap pendapatan pekerja sektor informal.

Meskipun umumnya terdapat korelasi positif antara tingkat pendidikan dan pendapatan individu, ada beberapa penelitian dan argumen yang menyatakan bahwa hubungan tersebut tidak selalu bersifat mutlak. Tingkat pendidikan bukan satu-satunya faktor yang menentukan pendapatan seseorang. Meskipun pendidikan dapat memberikan keuntungan dan meningkatkan peluang untuk mendapatkan pendapatan yang lebih tinggi, masih ada beberapa faktor lain yang dapat memengaruhi pendapatan individu. Hal ini juga diperkuat berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan responden J yang merupakan salah satu driver Gojek pada tanggal 18 April 2023 yang berpendapat bahwa:

“Kalau profesi seperti ini (driver Gojek) tidak perlu pendidikan tinggi, yang penting sudah punya SIM (Surat Ijin Mengemudi) dan punya kendaraan sendiri”

Beberapa penelitian dengan objek penelitian yang sama juga memperkuat argumen tersebut, salah satunya adalah penelitian dari Giri (2017) yang menunjukkan tidak adanya pengaruh tingkat pendidikan dengan pendapatan driver Gojek di Kota Denpasar. Selain itu hasil yang sama juga ditunjukkan oleh penelitian dari Cahyadi (2017) dimana dalam penelitiannya menemukan faktor tingkat pendidikan mempunyai pengaruh yang negative dan tidak signifikan terhadap pendapatan driver gojek di Kota Malang,

## **5. Pengaruh Tarif Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Pada Masa Pandemi Covid-19 di Kota Denpasar.**

Berdasarkan output SPSS diperoleh hasil bahwa pengaruh tarif (X5) terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar menunjukan tarif signifikansi 0,016 lebih kecil dari  $\alpha = 0.05$ . Berarti bahwa tarif berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Nilai koefisien regresi tarif (X5) sebesar 0.016 menunjukan adanya pengaruh positif tarif terhadap pendapatan driver Go-Jek. Hasil ini

menerima hipotesis H1 yang menyatakan bahwa tarif berpengaruh positif terhadap pendapatan driver Go-Jek, yang berarti semakin tinggi tarif driver Go-Jek maka akan semakin tinggi pendapatan yang diterima. Beberapa penelitian juga mendukung hasil penelitian ini, salah satunya adalah penelitian oleh Prayogo (2021) yang menunjukkan Semakin tinggi tarif rata-rata tiap pesanan yang mampu dikerjakan driver Gojek maka pendapatan driver tersebut semakin tinggi pula. Siti (2018) juga menemukan hasil yang sama dimana tarif rata-rata penumpang berpengaruh positif terhadap pendapatan driver.

Tarif rata-rata dalam industri ojek online dapat berdampak positif pada pendapatan pengemudi, karena tarif yang lebih tinggi, pengemudi akan mendapatkan pendapatan yang lebih besar dari setiap perjalanan yang mereka lakukan. Hal ini berarti mereka akan mendapatkan lebih banyak uang untuk setiap jarak yang mereka tempuh atau waktu yang mereka habiskan. Selain itu dengan tarif yang lebih menguntungkan, pengemudi akan merasa termotivasi untuk bekerja lebih banyak jam atau meningkatkan jumlah perjalanan yang mereka lakukan. Dalam hal ini, mereka memiliki kesempatan untuk meningkatkan pendapatan mereka secara keseluruhan. Peningkatan tarif dapat membantu pengemudi mengatasi biaya operasional, seperti bahan bakar, perawatan kendaraan, dan biaya lainnya. Dengan pendapatan yang lebih tinggi, pengemudi dapat lebih mudah menutupi biaya-biaya ini dan meningkatkan keuntungan bersih mereka. Tarif yang lebih tinggi dapat membuat industri ojek online menjadi lebih menarik bagi calon pengemudi. Jika potensi pendapatan lebih besar, lebih banyak orang mungkin tertarik untuk bergabung sebagai pengemudi ojek online. Ini dapat meningkatkan jumlah pengemudi yang tersedia dan menghasilkan pendapatan yang lebih tinggi bagi setiap pengemudi.

## **6. Pengaruh Jumlah Poin Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Pada Masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar.**

Berdasarkan output SPSS diperoleh hasil bahwa pengaruh jumlah poin (X6) terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar menunjukkan jumlah poin signifikansi 0,016 lebih kecil dari  $\alpha = 0.05$ . Berarti bahwa jumlah poin berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Go-Jek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Nilai koefisien regresi jumlah poin (X6) sebesar 0.016 menunjukkan adanya pengaruh positif jumlah poin terhadap pendapatan driver Go-Jek. Hasil ini menerima hipotesis H1 yang menyatakan bahwa jumlah poin berpengaruh positif terhadap pendapatan driver Go-Jek, yang berarti semakin tinggi jumlah poin driver Go-Jek maka akan semakin tinggi pendapatan yang diterima. Beberapa

penelitian yang membahas objek penelitian yang sama juga menunjukkan hasil yang sejalan, penelitian dari Prayogo (2020) mengungkapkan semakin besar jumlah point maka pendapatan yang mampu diperoleh driver Gojek di Kota Semarang semakin besar pula. Jumlah poin sering kali terkait dengan penilaian dan ulasan pelanggan. Jika mitra pengemudi mendapatkan penilaian yang baik dari pelanggan, ini mencerminkan kualitas pelayanan yang tinggi. Mitra pengemudi dengan penilaian yang baik cenderung lebih diminati oleh pelanggan, sehingga memiliki peluang yang lebih besar untuk mendapatkan lebih banyak perjalanan, yang pada gilirannya meningkatkan pendapatan mereka. Platform ojek online biasanya memberikan prioritas tugas kepada mitra pengemudi yang memiliki jumlah poin yang tinggi. Ini dapat berarti mereka mendapatkan akses lebih awal ke perjalanan atau kesempatan untuk menerima tawaran pengiriman yang lebih menguntungkan. Dengan mendapatkan lebih banyak tugas, mitra pengemudi dapat meningkatkan pendapatan mereka.

Penelitian dari Adelina (2018) menunjukkan adanya pengaruh positif dan signifikan jumlah poin terhadap pendapatan driver Gojek. Beberapa platform ojek online memberikan insentif dan bonus kepada mitra pengemudi dengan jumlah poin yang tinggi. Bonus ini dapat berupa tambahan komisi, insentif harian, atau kesempatan untuk mendapatkan bonus khusus. Dengan memperoleh insentif dan bonus tambahan, pendapatan mitra pengemudi dapat meningkat. Jumlah poin yang tinggi juga dapat memberikan kesempatan promosi yang lebih baik bagi mitra pengemudi. Misalnya, mereka mungkin muncul di halaman depan aplikasi sebagai mitra pengemudi teratas, yang dapat meningkatkan visibilitas mereka di antara pelanggan potensial. Dengan lebih banyak pelanggan yang melihat dan memilih mereka, mitra pengemudi dapat meningkatkan pendapatan mereka. Hal ini diperkuat oleh penelitian dari Saskia (2022) dimana dalam penelitiannya menyebutkan adanya pengaruh positif jumlah poin terhadap tingkat pendapatan driver Grab di Kota Manado.

### **Implikasi Hasil Penelitian**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa insentif tidak berpengaruh terhadap pendapatan driver Gojek pada masa Pandemi COVID-19, yang berarti bahwa driver Go-Jek yang mendapatkan insentif tidak memperoleh pendapatan lebih tinggi dibandingkan dengan driver Go-Jek yang tidak mendapatkan insentif atau dengan kata lain pendapatan driver Gojek yang mendapatkan insentif

dan tidak sama saja. Selama masa pandemi COVID-19, program insentif Gojek mengalami kendala dan tidak mencapai potensi maksimalnya. Pembatasan perjalanan dan perubahan perilaku konsumen selama pandemi dapat menyebabkan penurunan permintaan terhadap layanan ojek online tentu hal tersebut akan berdampak pada pendapatan dan tingkat pesanan layanan ojek online seperti Grab dan Gojek (Ramli, M., 2023). Penelitian sebelumnya menunjukkan hasil sebaliknya dimana, menurut penelitian Usman (2021) yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GoRide pada Masa Pandemi Covid-19 di Gorontalo” mengungkapkan bahwa insentif berpengaruh positif terhadap pendapatan driver GoRide di Gorontalo dimana itu berarti pemberian insentif terhadap pengemudi GoRide dapat meningkatkan pendapatan pengemudi. Pendapat tersebut didukung oleh Yasir M (2020) hasil analisis menunjukan pemberian insentif berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja mitra driver pada PT. Gojek Indonesia Makassar. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dengan adanya insentif mempengaruhi pendapatan tenaga kerja Go-Jek.

Perbedaan hasil penelitian disebabkan karena penelitian sebelumnya tidak memasukan faktor adanya Pandemi ke dalam penelitiannya. Pandemi COVID-19 menyebabkan ketidakpastian yang tinggi, termasuk dalam hal perubahan kebijakan dan program insentif yang diberlakukan oleh Gojek. Kurangnya informasi yang jelas dan komunikasi yang efektif antara perusahaan dan driver dapat menyebabkan ketidakpahaman tentang persyaratan dan manfaat program insentif. Jika jumlah pesanan menurun secara keseluruhan, maka peluang driver untuk memenuhi target dan memperoleh insentif akan berkurang. Selain itu perusahaan ojek online harus menyesuaikan tarif mereka selama pandemi untuk tetap bersaing dan mempertahankan pengguna. Penurunan tarif atau penawaran diskon dapat mengurangi penghasilan driver, sehingga insentif tidak secara signifikan meningkatkan pendapatan mereka. Dalam situasi di mana permintaan menurun, jumlah pesanan yang tersedia juga berkurang. Hal ini dapat menyebabkan peningkatan persaingan antara driver untuk mendapatkan pesanan, mengurangi peluang mereka untuk mencapai target insentif.

## **SIMPULAN**

### **Simpulan**

Berdasarkan hasil analisis yang telah diuraikan pada bab sebelumnya maka dapat diperoleh beberapa kesimpulan untuk menjawab rumusan masalah yakni sebagai berikut.

1. Variabel usia, lama menjadi driver, jam kerja, tingkat pendidikan, tarif, jumlah poin, jumlah transaksi, dan insentif secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan driver Gojek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar.
2. Variabel usia, lama menjadi driver, jam kerja, tingkat pendidikan, tarif, jumlah poin, jumlah transaksi, dan insentif secara parsial berpengaruh terhadap pendapatan driver Gojek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar. Sedangkan variabel intensif dan tingkat pendidikan secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Gojek pada masa Pandemi Covid- 19 di Kota Denpasar.

### **Saran**

Berdasarkan simpulan yang telah dipaparkan maka ada beberapa saran yang dapat dikemukakan, antara lain:

1. Pihak Gojek diharapkan mengajak para mitranya dalam hal ini para pengemudi Gojek untuk berdiskusi menentukan insentif yang diberikan agar para pengemudi Gojek lebih tau mengapa insentif yang diberikan mengalami perubahan dan dapat saling menguntungkan satu sama lain. Terbatasnya waktu untuk mencapai target insentif juga perlu dikaji kembali, mengingat jumlah pesanan yang tidak menentu setiap harinya dan bahkan bisa selama 24 jam.
2. Driver Gojek diharapkan dapat memaksimalkan kebebasan dalam menentukan waktu kerjanya, dimana driver Gojek dapat memaksimalkan waktu kerjanya pada jam-jam ramai. Selain itu dari hasil penelitian driver Gojek dapat mempertimbangkan beberapa variabel yang dapat meningkatkan pendapatan driver Gojek, namun fokuslah pada apa yang bisa diubah seperti meningkatkan jam kerja, jumlah poin, pengalaman, dan jumlah transaksi dari pada terpaku pada hal-hal yang tak dapat dikendalikan. Dengan mengarahkan energi ke perubahan yang dapat dilakukan, maka akan menemukan solusi dan kemajuan yang lebih besar.

## REFERENSI

- A. L., Valensise, C. M., Scala, A., Quattrociocchi, W., & Pammolli, F. (2020). Economic and social consequences of human mobility restrictions under COVID-19. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 117(27), 15530–15535.
- Abil, M., & Rahmini, N. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Grab-Bike. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan*, 4(1), 171-179.
- Adelina, A. (2018). Analisis Determinan Pendapatan Mitra GO-JEK di Kota Bandar Lampung. Skripsi. Bandar Lampung: Jurusan Ekonomi Pembangunan, Universitas Lampung: Lampung.
- Arsyad, Lincolin. 2004. *Ekonomi Pembangunan*. Edisi Keempat. Yogyakarta: STIE YKPN.
- Becker, G. S. (1964). *Human capital: A theoretical and empirical analysis, with special reference to education*. National Bureau of Economic Research.
- Becker, Gary Stanley. (1993). *Human Capital : a theoretical and empirical analysis, with special reference to education 3rd edition*. London : The University of Chicago Press, Ltd.
- Borjas, G. J. (2015). *Labor Economics*. New York: McGraw-Hill Education.
- Botsman, R., and R. Rogers. (2010). 'What's Mine Is Yours'. New York: Collins Chetty, R., Friedman, J. N., Hendren, N., & Stepner, M. (2020). *Real-Time by-the-end-of-2021*.
- Cahyadi, D. (2017). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek Online (Studi Pada Go-Jek Malang). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, 5(2).
- Chen, Y., & Kosec, K. (2017) 'The Impacts of Education Quality on Household Income: Evidence from a Schooling Reform in India', *Journal of Development Economics*, 124, pp. 1-17. doi: 10.1016/j.jdeveco.2016.09.003.
- Economics: A New Platform to Track the Impacts of COVID-19 on People, Businesses, and Communities Using Private Sector Data. NBER Working Paper, 27431(9), 1689–1699.
- Egeten, S. R., Rorong, I. P. F., & Sumual, J. I. (2022). ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN DRIVER GRAB BIKE DI KOTA MANADO. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 22(1).
- Fitz-Enz, Jac. (2000), *The ROI of Human Capital*, Amacom, New York.
- Giri, P. C., & Dewi, M. H. U. (2017). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek di Kota Denpasar Bali. *E-Jurnal EP Unud*, 6(6).
- Google, Temasek, Bain & Company. (2019). *e-Conomy SEA 2019*. Google, Temasek, Bain & Company
- Halimatussakdiah, B., Suarmanayasa, I. N., & Heryanda, K. K. (2019). Pengaruh Pengalaman Kerja Dan Kepuasan Kerja Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Art Shop Di Desa Sukarara Tahun 2019. *Bisma: Jurnal Manajemen*, 5(1), 43-51.
- Hall, J., Kendrick, C., & Nosko, C. (2015). *The effects of Uber's surge pricing: A case study*. The University of Chicago Booth School of Business.

- Husainah, N., & Munawaroh, A. (2019, August). The Factors Affecting Income of Go-Jek Drivers in South Tangerang. In 3rd International Conference on Accounting, Management and Economics 2018 (ICAME 2018) (pp. 63-70). Atlantis Press.
- Industri dan Perdagangan Internasional. Sagung Seto bekerjasama dengan Fakultas Teknologi Pertanian Institut Pertanian Bogor. BogorKaufman, dan Julie Hotchkiss, 1999. The Economics Of Labor Market, Fifth Edition. The Dryden Press.
- Islam, A. (2017). Analisis Pengaruh Penghasilan Suami, Usia, Tingkat Pendidikan dan Jumlah Tanggungan Keluarga Terhadap Pendapatan Tenaga Kerja Wanita Commuter DKI Jakarta di Kota Depok (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya).
- Kumala, S. L. (2021). Perkembangan Ekonomi Berbasis Digital di Indonesia. *Journal of Economics and Regional Science*, 1(2), 109-117.
- Kurniawan, M. F., & Marhaeni, A. A. (2023). Analysis of Factors Affecting Go-Jek Driver Income during the Covid-19 Pandemic in Denpasar City. *European Journal of Development Studies*, 3(2), 52-58.
- Lahey, J. N. (2008). Age, women, and hiring: An experimental study. *Journal of Human Resources*, 43(1), 30-56.
- LD FEB UI. (2021, Oktober 10). Lembaga Demografi Universitas Indonesia. Retrieved from [feb.ui.ac.id:https://www.feb.ui.ac.id/en/blog/2021/11/08/ld-feb-ui-research-Go-Jeksecosystem](https://www.feb.ui.ac.id/en/blog/2021/11/08/ld-feb-ui-research-Go-Jeksecosystem).
- Mallo, H. A. R., & Nugroho, P. I. (2021). Analisis Pendapatan Pengemudi Ojek Online Pada Masa Pandemi Covid-19 di Kota Salatiga. *Jurnal Akuntansi Profesi*, 12(1), 67-76.
- Mincer, J. (1974). *Schooling, Experience, and Earnings*. New York: National Bureau of Economic Research.
- Modigliani, F., & Brumberg, R. (1954). Utility Analysis and the Consumption Function. *American Economic Review*, 45(3), 473-485.
- Montenegro, C. E., & Patrinos, H. A. (2014) 'The Sheepskin Effect and Disappearing Education Premium', World Bank Policy Research Working Paper, No. 7021. [Online]. Available at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/928871468331257501/The-sheepskin-effect-and-disappearing-education-premium> (Accessed: 8 may 2023)
- Fields, G. S., & Menéndez, M. (2010) 'Education, Income, and Poverty: A Comparative Analysis', *World Development*, 38(6), pp. 714-725. doi: 10.1016/j.worlddev.2009.11.007.
- Ningsih, A., Putri, A., Hendrayani, E., Hurnis, D., & Fitria, F. (2021). TARIF RATA-RATA PENUMPANG, JUMLAH PENUMPANG, DAN JAM KERJA PADA PENDAPATAN DRIVER GOJEK KOTA BUKITTINGGI. *jurnal ekonomi*, 24(1), 14-27.
- Palsson, C., & Woodward, E. (2016). Pay and job quality among taxi and Uber drivers in the United States: The potential effects of Uber on driver earnings. *Research in Transportation Economics*, 59, 144-151.

- Prayogo, A., & Arianti, F. (2021). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Transportasi Online (Studi Kasus Driver Go-Jek di Kota Semarang). *Diponegoro Journal of Economics*, 9(3), 97-110.
- Ramli, M., Dangken, A., Pertiwi, H., & Fausiah, R. (2023). Analysis of Factors Affecting Income and Order Levels of Online Motorcycle Taxis During the Pandemic Case Study of Grab And Gojek Online Ojek Drivers In palopo City. *Jurnal Ilmu Manajemen Profitability*, 7(1), 134-138.
- Ricardo, D. (1817). *Principles of Political Economy and Taxation*. London: John Murray.
- Rivai, Veithzar. 2004. *Kepemimpinan dan Perilaku Organisasi*. Edisi Kedua.
- Saputra, R. (2019). Analisis pendapatan driver ojek online di Kota Banjarmasin.
- Sari, M., Valeriani, D., & Putri, A. K. (2021). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver transportasi online di Kota Pangkalpinang. *KLASSEN*, 1(1), 1-15.
- SEGARA, I. G. W. (2020). *Pendapatan Driver Grab Ditinjau Dari Jam Kerja Di Kota Singaraja Bali (Doctoral dissertation, Universitas Pendidikan Ganesha)*.
- Simanjuntak, Payaman. (2001). *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: LPFEUI.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: ALFABETA.
- Sukmana, Ganjer Mulya. 2013. *Jurnal Ilmiah, Pengaruh Tingkat Pendidikan, Pengalaman Kerja Dan Pemberian Insentif Kerja Terhadap Produktifitas Tenaga Kerja (Kasus Pada CV. Yugatama Prima Mandiri Kab. Jember)*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya: s.n.
- Usman. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GoRide pada Masa Pandemi Covid-19 di Gorontalo. *E- Journal AI-Buhuts*, 17(1).
- Wanda, M. E., & Prasetyanta, A. (2021). Analisis Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja, dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan Driver Ojek Online Di Kota Yogyakarta. *JURNAL BISNIS DAN AKUNTANSI (EQUILIBRIUM)*, 15(I).
- YASIR, M. *PENGARUH PEMBERIAN INSENTIF TERHADAP KINERJA MITRA DRIVER GO-RIDE PADA PT. GOJEK INDONESIA DI KOTA MAKASSAR (Studi Kasus Pada Komunitas Brigade Gojek Makassar)* SKRIPSI.
- Zhairina, S. A. (2017). *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Ride di Kota Bandung (Doctoral dissertation, Perpustakaan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unpas Bandung)*.