

DETERMINAN PENDAPATAN *DRIVER* GOCAR DI YOGYAKARTA



SKRIPSI

**DIAJUKAN KEPADA FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA
SEBAGAI SALAH SATU SYARAT MEMPEROLEH GELAR SARJANA
STRATA SATU DALAM ILMU EKONOMI ISLAM**

OLEH:

ADI SANI MUHARRAM

NIM: 16810077

**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA**

2020

DETERMINAN PENDAPATAN *DRIVER* GOCAR DI YOGYAKARTA



SKRIPSI

**DIAJUKAN KEPADA FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA
SEBAGAI SALAH SATU SYARAT MEMPEROLEH GELAR SARJANA
STRATA SATU DALAM ILMU EKONOMI ISLAM**

OLEH:

ADI SANI MUHARRAM
NIM: 16810077

DOSEN PEMBIMBING:

Drs. SLAMET KHILMI, M.Si
NIP. 19631014 199203 1 002

**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA
2020**



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Alamat : Jl. Marsda Adisucipto, Telp (274) 589621, 512474, Fax. (274) 586117
E-mail: febi@uin-suka.ac.id Yogyakarta 55281

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : B-138/Un-02/DEB/PP.00.9/02/2020

Skripsi/tugas akhir dengan judul: **"Determinan Pendapatan Driver GoCar di Yogyakarta"**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : Adi Sani Muharram
NIM : 16810077
Telah diujikan pada : Kamis, 06 Februari 2020
Nilai ujian Tugas Akhir : A-

dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.

TIM UJIAN TUGAS AKHIR

Ketua Sidang

Drs. Slamet Khilmi, M.Si

NIP: 19631014 199203 1 002

Penguji I

Achmad Nurdany, S.E.I, S.E, M.E.K.

NIP. 19900525 000000 1 301

Penguji II

Muhfiatun, S.E.I, M.E.I

NIP. 19890919 201503 2 009

Yogyakarta, 07 Februari 2020

UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam



Dr. H. Syaifiq Mahmadah Hanafi, M.Ag

NIP. 19670518 199703 1 003

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Hal: Skripsi Saudara Adi Sani Muharram

Kepada

Yth. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

UIN Sunan Kalijaga

Di Yogyakarta

Assalamualaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, meneliti, memberikan petunjuk dan mengoreksi serta mengadakan perbaikan seperlunya, maka kami berpendapat bahwa skripsi

Saudara:

Nama : Adi Sani Muharram

NIM : 16810077

Judul Skripsi : **"Determinan Pendapatan Driver GoCar di Yogyakarta"**

Sudah dapat diajukan kembali kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Program Studi Ekonomi Syariah UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu dalam Ilmu Ekonomi Islam.

Dengan ini, kami mengharapkan agar skripsi saudara tersebut di atas dapat segera dimunaqosyahkan. Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Wr. Wb

Yogyakarta, 30 Januari 2020

Pembimbing,



Drs. Slamet Khilmi, M.Si.
NIP. 19631014 199203 1 002

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini saya:

Nama : Adi Sani Muharram

NIM : 16810077

Prodi : Ekonomi Syariah

Menyatakan Bahwa Skripsi yang Berjudul “**Determinan Pendapatan *Driver* GoCar di Yogyakarta**” adalah benar-benar merupakan hasil karya penyusun sendiri, bukan duplikasi atau pun saduran dari karya orang lain kecuali pada bagian yang telah dirujuk dan disebut dalam *bodynote* dan daftar pustaka. Apabila dilain waktu terbukti adanya penyimpangan dalam karya ini, maka tanggung jawab sepenuhnya ada pada penyusun.

Demikian surat pernyataan ini saya buat agar dapat dimaklumi.

Yogyakarta, 27 Desember 2019

Penyusun


Adi Sani Muharram
NIM. 16810077

HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK

Sebagai civitas akademik UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Adi Sani Muharram
NIM : 16810077
Program Studi : Ekonomi Syariah
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Jenis Karya : Skripsi

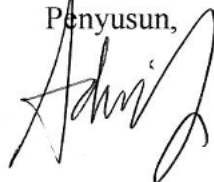
Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*non-exclusive royalty free right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

“ Determinan Pendapatan *Driver* GoCar di Yogyakarta “

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas Royalti Non Eksklusif ini, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta berhak menyimpan, mengalihmediakan/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawar, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Yogyakarta, 26 Januari 2020

Penyusun,



Adi Sani Muharram
NIM. 16810077

MOTTO

وَمَا مِنْ دَابَّةٍ فِي الْأَرْضِ إِلَّا عَلَى اللَّهِ رِزْقُهَا وَيَعْلَمُ مُسْتَقَرَّهَا
وَمُسْتَوْدَعَهَا كُلٌّ فِي كِتَابٍ مُبِينٍ

Dan tidak ada suatu binatang melata pun di bumi melainkan Allah-lah yang memberi rezkinya, dan Dia mengetahui tempat berdiam binatang itu dan tempat penyimpanannya. Semuanya tertulis dalam Kitab yang nyata (Lauh mahfuzh).

(Q.S. Hud: 6)



PERSEMBAHAN

Dengan penuh rasa syukur dan bahagia atas rahmat yang telah diberikan oleh Allah SWT, penyusun mempersembahkan karya tulis ini kepada orang-orang terkasih, terutama untuk:

1. Kedua orang tua Ayah dan Ibu serta Adikku tercinta. Skripsi ini merupakan wujud terimakasih, hormat, sayang dan cinta kepada mereka atas segala do'a, dukungan, motivasi, pengorbanan dan kasih sayang yang besar. Semoga selalu dalam lindungan Allah SWT dan diberi keberkahan dalam setiap langkahnya.
2. Almamaterku tercinta UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
3. Sahabat-sahabat yang telah menemani dan membantu dalam mengerjakan skripsi ini sampai selesai.

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

Transliterasi kata-kata Arab yang dipakai dalam penyusunan skripsi ini berpedoman pada Surat Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor: 158/1987 dan 0543b/U/1987.

A. Konsonan Tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Keterangan
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Bâ'	b	be
ت	Tâ'	t	te
ث	Ŝâ'	š	es (dengan titik di atas)
ج	Jîm	j	je
ح	Hâ'	h	ha (dengan titik di bawah)
خ	Khâ'	kh	ka dan ha
د	Dâl	d	de
ذ	Ýâl	đ	zet (dengan titik di atas)
ر	Râ'	r	er
ز	Zâi	z	zet
س	Sîn	s	es
ش	Syîn	sy	es dan ye
ص	Ŝâd	š	es (dengan titik di bawah)
ض	Ðâd	đ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭâ'	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	Zâ'	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	‘Ain	‘	koma terbalik di atas
غ	Gain	g	ge
ف	Fâ'	f	ef
ق	Qâf	q	qi
ك	Kâf	k	ka
ل	Lâm	l	el
م	Mîm	m	em
ن	Nûn	n	en
و	Wâwu	w	w
ه	Hâ'		ha

ء	Hamzah	h	apostrof
ي	Yâ'	` Y	Ye

B. Konsonan Rangkap karena *Syaddah* Ditulis Rangkap

متعددة عدة	Ditulis Ditulis	<i>Muta'addidah</i> 'iddah
---------------	--------------------	-------------------------------

C. *Tā' marbûṭah*

Semua *tā' marbûṭah* ditulis dengan *h*, baik berada pada akhir kata tunggal ataupun berada di tengah penggabungan kata (kata yang diikuti oleh kata sandang "al"). Ketentuan ini tidak diperlukan bagi kata-kata Arab yang sudah terserap dalam bahasa Indonesia, seperti shalat, zakat, dan sebagainya kecuali dikehendaki kata aslinya.

حكمة علة كرامة الأولياء	Ditulis ditulis ditulis	<i>Ḥikmah</i> 'illah <i>karōmah al-auliā'</i>
-------------------------------	-------------------------------	---

D. Vokal Pendek dan Penerapannya

----- ----- -----	Fathah Kasrah Ḍammah	ditulis ditulis ditulis	<i>A</i> <i>i</i> <i>u</i>
-------------------------	----------------------------	-------------------------------	----------------------------------

فعل ذكر يذهب	Fathah Kasrah Ḍammah	ditulis ditulis ditulis	<i>fa'ala</i> <i>ẓukira</i> <i>yaẓhabu</i>
--------------------	----------------------------	-------------------------------	--

E. Vokal Panjang

1. fathah + alif جاهلية	Ditulis ditulis	<i>Ā</i> <i>jāhiliyyah</i>
2. fathah + yâ' mati تنسى	ditulis ditulis	<i>ā</i> <i>tansā</i>
3. Kasrah + yâ' mati كريم	ditulis ditulis	<i>î</i> <i>karīm</i>
4. Ḍammah + wâwu mati فروض	ditulis ditulis	<i>ū</i> <i>furūd</i>

F. Vokal Rangkap

1. fathah + yâ' mati بينكم	Ditulis ditulis	<i>Ai</i> <i>bainakum</i>
2. fathah + wâwu mati قول	ditulis ditulis	<i>au</i> <i>qaul</i>

G. Vokal Pendek yang Berurutan dalam Satu Kata Dipisahkan dengan Apostrof

أَنْتُمْ	Ditulis	<i>a'antum</i>
أَعَدَّتْ	ditulis	<i>u'iddat</i>
لَنْ شَكَرْتُمْ	ditulis	<i>la'in syakartum</i>

H. Kata Sandang Alif + Lam

1. Bila diikuti huruf *Qamariyyah* maka ditulis dengan menggunakan huruf awal "al"

الْقُرْآن	Ditulis	<i>al-Qur'ān</i>
الْقِيَاس	Ditulis	<i>al-Qiyās</i>

2. Bila diikuti huruf *Syamsiyyah* ditulis sesuai dengan huruf pertama *Syamsiyyah* tersebut

السَّمَاء	Ditulis	<i>as-Samā</i>
الشَّمْس	Ditulis	<i>asy-Syams</i>

I. Penulisan Kata-kata dalam Rangkaian Kalimat

Ditulis menurut penulisannya

ذَوِي الْفُرُوض	Ditulis	<i>ẓaẓwi al-furūd</i>
أَهْلُ السَّنَةِ	Ditulis	<i>ahl as-sunnah</i>

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada penyusun sehingga penyusun dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Determinan Pendapatan *Driver* GoCar di Yogyakarta ”

Tidak lupa sholawat serta salam kita panjatkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW. Semoga kita termasuk golongan umatnya dan mendapatkan syafaatnya kelak di *Yaumul Qiyamah*. Amiiin Ya Rabbal Alamin.

Dengan segala kekurangan dan keterbatasan yang ada pada skripsi ini, penyusun ucapkan terima kasih atas bantuan, dukungan, dan motivasi dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Secara khusus dengan kerendahan hati penyusun mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Drs. KH. Yudian Wahyudi, M.A., Ph.D. selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
2. Bapak Dr. H. Syafiq Mahmadah Hanafi, M.Ag., selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
3. Ibu Dr. Sunaryati, SE., M.Si. selaku Kaprodi Ekonomi Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
4. Ibu Riswanti Budi Sekaringsih M.Sc, selaku dosen pembimbing akademik yang telah membimbing dari awal perkuliahan hingga saat ini.

5. Bapak Drs. Slamet Khilmi, M.Si. selaku dosen pembimbing skripsi yang telah membimbing, mengarahkan, dan memberikan masukan dengan penuh kesabaran selama skripsi dan selama perkuliahan.
6. Seluruh Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta yang telah memberikan ilmu selama perkuliahan serta dalam penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh pegawai dan Staf Tata Usaha Fakultas Ekonomi dan Bisnis UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta dalam membantu urusan administrasi akademik.
8. Orang tua dan keluarga saya terutama ayah saya sebagai motivasi terbesar dalam hidup serta dengan tulus memberikan dorongan dan do'a sehingga penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan.
9. Teman-teman seperjuangan angkatan 2016 Prodi Ekonomi Syari'ah Fakultas Ekonomi dan Bisnis UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta yang telah berjuang bersama dari awal dibukanya lembaran pendidikan perkuliahan hingga perjuangan mengenakan toga bersama.
10. Semua pihak yang telah memberikan dorongan dan bantuan dalam penyusunan skripsi ini hingga selesai serta dalam menempuh studi yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga Allah SWT memberikan berkah, rahmat, dan hidayah-Nya serta membalasa jasa-jasa mereka yang telah banyak membantu penulis dalam proses penyusunan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak luput dari berbagai kekurangan yang masih perlu disempurnakan di masa

mendatang, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan peneliti selanjutnya. Amiin ya Rabbal ‘Alamin.

Yogyakarta, 14 Januari 2020

Penyusun,

Adi Sani Muharram
NIM: 16810077



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
HALAMAN MOTTO.....	vi
HALAMAN PERSEMBAHAN	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	viii
KATA PENGANTAR	xiii
DAFTAR ISI	xv
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR GAMBAR	xviii
DAFTAR GRAFIK.....	xix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xx
ABSTRAK	xxi
ABSTRACT	xxii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	12

E. Sisrematika Pembahasan	12
BAB II LANDASAN TEORI	14
A. Landasan Teori	14
1. Transportasi	14
2. Taksi <i>Online</i>	15
3. Pendapatan	17
4. Jam Kerja	22
5. Jarak <i>Pick Up</i>	22
6. Sistem Poin	23
7. Konsumsi BBM.....	23
B. Telaah Pustaka	25
C. Rumusan Hipotesis	30
D. Kerangka Pemikiran.....	32
BAB III METODE PENELITIAN	34
A. Jenis Penelitian	34
B. Sumber dan Jenis Data Penelitian.....	34
C. Populasi dan Sampel	34
D. Definisi Operasional Variabel	36
E. Teknik Analisis Data.....	37
1. Uji Asumsi Klasik	38
2. Uji Multikolinearitas.....	39
F. Analisis Statistik	39
1. Uji Simultan (Uji F)	39

2. Uji Parsial (Uji t).....	40
3. Koefisien Determinasi R^2 (<i>Adjusted R Square</i>)	40
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	41
A. Gambaran Umum Penelitian	41
B. Karakteristik Umum <i>Driver</i> GoCar	42
1. Responden Berdasarkan Usia.....	42
2. Responden Berdasarkan Pendapatan	43
3. Responden Berdasarkan Jam Kerja	44
4. Responden Berdasarkan Perolehan Poin	44
5. Responden Berdasarkan Konsumsi BBM.....	45
C. Analisis Statistik	46
1. Uji Asumsi Klasik	47
a. Uji Normalitas	47
b. Uji Heteroskedastisitas	47
c. Uji Multikolinearitas.....	48
2. Hasil Penelitian (Regresi Metode <i>Ordinary Least Square</i>).	49
a. Uji F.....	49
b. Uji t.....	50
c. Koefisien Determinasi R^2	52
D. Pembahasan	53
1. Pengaruh Jam Kerja.....	53
2. Pengaruh Jarak <i>Pick Up</i>	54
3. Pengaruh Sistem Poin.....	55

4. Pengaruh Konsumsi BBM	55
BAB V PENUTUP	57
A. Kesimpulan.....	57
B. Saran.....	58
DAFTAR PUSTAKA	60
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Hasil Uji Normalitas.....	47
Tabel 4.2	Hasil Uji Heteroskedastisitas	47
Tabel 4.3	Hasil Uji Multikolinearitas	48
Tabel 4.4	Hasil Uji Regresi Linear Berganda	49



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1: Perkembangan Jumlah Transportasi di Kota Yogyakarta.....	3
Gambar 4.1: Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.....	42
Gambar 4.2: Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan	43
Gambar 4.3: Karakteristik Responden Berdasarkan Jam Kerja	44
Gambar 4.4: Karakteristik Responden Berdasarkan Perolehan Poin	45
Gambar 4.5: Karakteristik Responden Berdasarkan Konsumsi BBM.....	46



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Kuisisioner Penelitian	i
Lampiran 2: Penelitian Terdahulu	ii
Lampiran 3: Data Penelitian Analisis Deskriptif	v
Lampiran 4: Data Penelitian Primer	v
Lampiran 5: Hasil Uji Regresi Linear Berganda	vii
Lampiran 6: Hasil Uji Normalitas	viii
Lampiran 7: Hasil Uji Heteroskedastisitas	viii
Lampiran 8: Hasil Uji Multikolinearitas	viii
Lampiran 9: Curriculum Vitae	ix
Lampiran 10: Foto Bersama Responden	x
Lampiran 11: Persyaratan Pendaftaran <i>Driver</i> GoCar	xi

ABSTRAK

Perkembangan teknologi dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan, khususnya teknologi dibidang transportasi. Hal tersebut didorong oleh kebutuhan manusia akan transportasi. Dengan perkembangan teknologi tersebut muncul jasa transportasi berbasis online. Masyarakat kota Yogyakarta sudah dimanjakan dengan adanya angkutan sewa khusus berupa ojek dan taksi *online*. Dengan keberadaan taksi dan ojek *online* ini, jumlah kendaraan yang beroperasi sebagai penyedia jasa transportasi menjadi semakin meningkat, hal ini seiring dengan jumlah pengguna yang terus berkembang.

Permasalahan yang dibahas pada penelitian ini adalah seberapa besar pengaruh dari masing-masing variabel jam kerja, jarak *pick up*, sistem poin, dan konsumsi BBM terhadap pendapatan *driver* GoCar di Kota Yogyakarta.

Data yang digunakan adalah data primer yang diambil dari wawancara langsung kepada *driver*. Metode penelitian ini adalah Kuantitatif, dengan analisis menggunakan *Ordinary Leasr Squares (OLS)*. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan bahwa jam kerja, jarak *pick up*, dan sistem poin berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GoCar di Kota Yogyakarta. Sedangkan konsumsi BBM tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GoCar di Kota Yogyakarta.

Kata kunci: Jam Kerja, Jarak *Pick Up*, Sistem Poin, konsumsi BBM, Pendapatan.

ABSTRACT

Technological development is increasing from year to year, especially in the transport sector. This is determined by human transportation needs. Online transport services go hand in hand with this technological development. People in the city of Yogyakarta were pampered with a special rental transport in the form of motorcycle taxis and online taxis. With the existence of online taxis and motorcycles, the number of vehicles that operate as a service provider increases in line with the growing number of users.

The problem discussed in this study is how much the individual work variables, collective distance, point system and fuel consumption have on the GoCar driver's income in the city of Yogyakarta.

The data used is primary data from direct interviews with drivers. This test method is quantitative and is analyzed using Ordinary Least Squares (OLS). According to the results of the investigations carried out, working hours, collective distances and point systems have a positive and significant impact on the income of GoCar drivers in the city of Yogyakarta. While fuel consumption has no impact on the income of GoCar drivers in the city of Yogyakarta.

Keywords: *Working hours, Pick Up Distance, Point System, BBM, Income*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

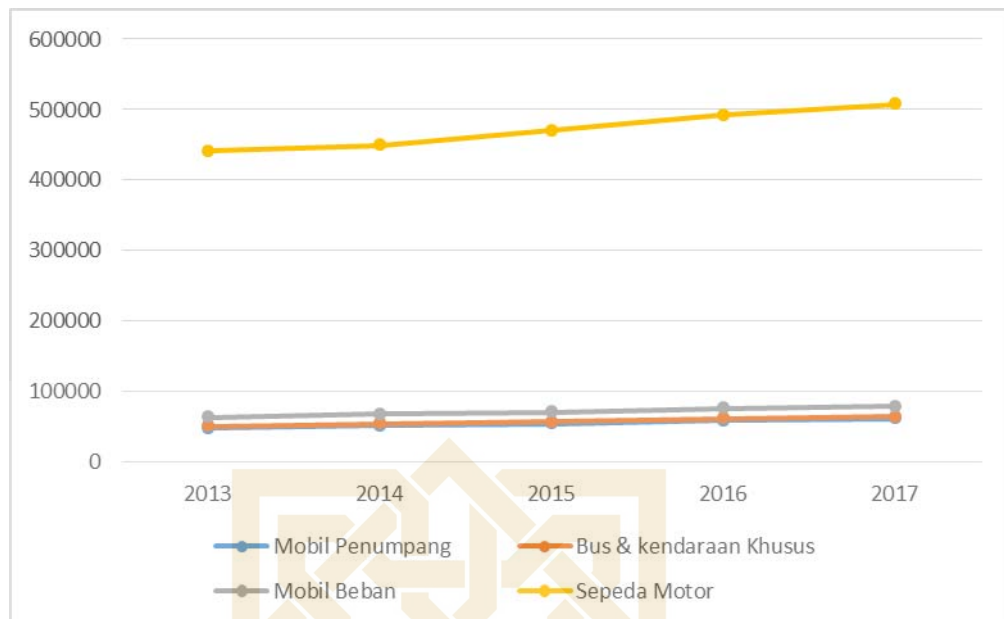
Transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari tempat satu ke tempat yang lain, dimana tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu (Miro, 2005). Manusia mulai mengenal sejarah transportasi sejak ditemukannya roda sekitar 3500 tahun lampau. Bentuk transportasi yang sederhana adalah transportasi yang diperankan oleh tenaga manusia. Pada abad 20 seiring pesatnya perkembangan teknologi dan industri, transportasi menjadi salah satu komoditas penting bagi kehidupan manusia. Perkembangan sarana transportasi pada setiap negara berbeda-beda, tergantung bagaimana perkembangan teknologi setiap negara masing-masing, salah satunya di negara Indonesia (Kurnia, 2018).

Perkembangan transportasi umum di Indonesia dapat dilihat dari perkembangan moda transportasi umum di Jakarta. Menurut Dinas Perhubungan (Dishub) Jakarta, perkembangan transportasi dimulai pada tahun 1945 hingga sekarang. Di Jakarta, awal tahun 1970-an dapat dijumpai ragam transportasi umum seperti bemo, helikak, bajaj. Transportasi umum di Yogyakarta juga mengalami perubahan. Pada tahun 1938 transportasi umum utama yang dipergunakan di masyarakat kota Yogyakarta adalah sepeda, becak dan andhong (Deni, 2019). Sedangkan di media 90an sampai 2000an

masyarakat Kota Yogyakarta mulai mempergunakan Kopata, Aspada dan angkutan umum pedesaan (Kurnia, 2018). Seiring kebutuhan masyarakat akan pelayanan transportasi publik yang lebih baik, pada tahun 2007, Walikota Yogyakarta, Harry Zudianto mulai memperkenalkan Bus *Rapid Transit* (BRT) atau yang dikenal dengan Trans Jogja.

Saat ini, transportasi sudah menjadi suatu kebutuhan bagi setiap orang saat bepergian. Jenis transportasi yang digunakan pun disesuaikan dengan kebutuhannya. Jenis transportasi dibagi menjadi dua, yaitu transportasi umum dan transportasi pribadi. Transportasi pribadi yang paling banyak digunakan yaitu transportasi jenis kendaraan bermotor. Walaupun kendaraan bermotor dianggap sebagai kendaraan yang paling efektif dan efisien ditengah kemacetan, namun jika semakin hari kendaraan bermotor semakin meningkat tetap saja akan menimbulkan kemacetan (Rahmawati, 2018).

Masalah kemacetan mempengaruhi penggunaan jenis transportasi disuatu kota, baik umum maupun pribadi. Masalah kemacetan sudah menjadi hal yang biasa bagi warga yang tinggal di kota-kota besar. Namun pada kenyataannya tidak ada yang menginginkan terjebak dalam situasi tersebut. Saat kemacetan semakin mencekam, masyarakat cenderung menggunakan sepeda motor saat bepergian dengan alasan agar tidak terjebak macet. Saat ini, jumlah kendaraan bermotor pun kian meningkat tiap tahunnya.



Sumber: Badan Pusat Statistik Yogyakarta

Gambar 1.1.

Perkembangan Jumlah Transportasi di Kota Yogyakarta

Dari gambar 1.1 dapat dilihat bahwa jumlah transportasi di Kota Yogyakarta dari tahun ke tahun semakin meningkat. Perkembangan sepeda motor dari tahun 2013 sampai tahun 2017 mengalami peningkatan sebesar 21,3%. Dari tahun 2013 sampai 2017 mobil penumpang mengalami peningkatan sebesar 27,2%, dan peningkatan mobil penumpang dari tahun ke tahun yang paling tinggi terjadi pada tahun 2017 yaitu sebesar 2.656 unit. Perkembangan bus dan kendaraan khusus dari tahun 2013 sampai 2017 mengalami peningkatan sebesar 21,2%, dan peningkatan bus dan kendaraan khusus dari tahun ke tahun yang paling tinggi pada tahun 2017 yaitu sebesar 163 unit. Jumlah mobil beban dari tahun ke tahun yang paling tinggi pada tahun 2017 yaitu sebesar 14326 unit atau meningkat dari tahun sebelumnya sebesar 177 unit. Jadi dari tahun 2013 sampai 2017 dapat dikatakan bahwa

jumlah transportasi di kota Yogyakarta mengalami peningkatan setiap tahunnya.

Transportasi darat yang ada di Kota Yogyakarta antara lain kendaraan bermotor dan kereta api. Pada tahun 2017 jumlah kendaraan bermotor mencapai 507.332 unit yang terdiri atas mobil penumpang, bus, mobil barang, kendaraan khusus serta sepeda motor. Diantara kelima jenis kendaraan bermotor tersebut, yang paling banyak adalah sepeda motor yang jumlahnya mencapai 428.370 unit. Dimana jumlah tersebut mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya yang berjumlah 415.749 unit (BPS Yogyakarta, 2018).

Perkembangan teknologi dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan, khususnya teknologi di bidang transportasi. Hal tersebut didorong oleh kebutuhan manusia akan transportasi. Dengan perkembangan teknologi tersebut muncul jasa transportasi berbasis online.

Sejak tiga tahun terakhir ini, masyarakat kota Yogyakarta sudah dimanjakan dengan adanya angkutan sewa khusus berupa ojek dan taksi *online*. Dengan keberadaan taksi dan ojek *online* ini, jumlah kendaraan yang beroperasi sebagai penyedia jasa transportasi menjadi semakin meningkat, hal ini seiring dengan jumlah pengguna yang terus berkembang. Menyadari pentingnya peranan sarana transportasi, maka sistem transportasi harus ditata secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang tertib, nyaman, dan murah. Transportasi *online* yang berada di Kota Yogyakarta diantaranya adalah GoJek dan Grab (Kurnia, 2018).

GO-JEK telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Yogyakarta, Makasar dan kota lainnya (GO-JEK, 2017). Dewasa ini, terdapat fenomena yang perlu dicermati bersama khususnya bidang transportasi. Menyusul kota-kota lain di Indonesia, di kota Yogyakarta sudah muncul transportasi berbasis *online*. Transportasi *online* merupakan transportasi yang dapat dipesan melalui aplikasi sebagai media pemesanan untuk memudahkan konsumen dalam memenuhi kebutuhan transportasi (Giri dan Dewi, 2018). Pada tahun 2010, berdiri perusahaan transportasi *online* yang bernama GO-JEK. GO-JEK adalah sarana transportasi yang memberikan layanan ojek dengan menggunakan aplikasi *online* dan dapat melayani siapa saja yang membutuhkan jasanya. GO-JEK masuk ke Yogyakarta pada akhir tahun 2015. Jumlah *driver* GO-JEK yang bergabung sebanyak 200 *driver* pada tahun 2015 (Prasetyo, 2015).

Sejak tahun 2015 kehidupan para pekerja kantoran, anak sekolah, hingga para mahasiswa berubah sangat drastis. Hal ini tidak lain karena kehadiran *startup* transportasi massal yang mengubah sistem transportasi massal. GO-JEK adalah salah satunya.

Para penumpang GO-JEK tidak perlu khawatir dengan tarif yang dibayarkan, karena tarif sudah ditentukan sejak awal pemesanan. Cara memesan GO-JEK dirasa sangat praktis dan mudah, dengan memesan melalui aplikasi yang ada di *smartphone* maka, *driver* GO-JEK akan datang ke lokasi dimana pemesan berada. Selain itu GO-JEK memberikan rasa aman bagi penumpang, dikarenakan seluruh data *driver* GO-JEK sudah terdaftar

diperusahaan dan penumpang bisa memberikan komentar langsung untuk *driver* GO-JEK. *Driver* GO-JEK bisa mendapatkan bonus tambahan pendapatan, jika *driver* GO-JEK mendapat orderan lebih dari 13 orderan (GO-JEK, 2017).

Adapun mekanisme pembagian pendapatan oleh perusahaan GO-JEK yaitu, 80 persen untuk *driver* GO-JEK dan 20 persen pendapatan untuk perusahaan. Pembagian pendapatan GO-JEK langsung diterima *Driver* GO-JEK berupa uang non tunai atau masuk di dompet GO-JEK.

Ada berbagai macam layanan yang diberikan seperti GoRide, GoMart, GoFood, hingga GoMed dan yang akan penulis bahas saat ini adalah GoCar. Setelah sekian lama berkutat dengan tarik ulur aturan tarif dasar GoCar, pada bulan Desember 2018 pemerintah mengeluarkan aturan terpadu melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118, Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Berdasarkan aturan ini pihak GO-JEK selaku penyedia jasa angkutan berhak menetapkan tarif batas atas maupun batas bawahnya ditetapkan oleh Menteri Perhubungan sebelumnya. Berdasarkan aturan baru ini batas bawah tarif taksi online adalah Rp3500,00 dan batas atasnya Rp6000,00 (Zahir,2019). Tarif dasar ini dapat berbeda sesuai dengan peraturan Gubernur setempat dan aturan dari GO-JEK di wilayah yang berkaitan. Akan tetapi berdasarkan pengalaman beberapa *driver* GoCar saat ini, penghasilan *driver* GoCar yang paling dasar, tanpa embel-embel poin dan bonus lainnya, saat ini

bisa mencapai pendapatan bersih Rp150.000,00 hingga Rp250.000,00 perhari dengan jam kerja normal (sekitar 8 jam sehari).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pendapatan adalah hasil usaha atau kerja. Pendapatan juga bisa diartikan sebagai banyaknya penerimaan yang dapat dinilai dengan satuan mata uang yang dihasilkan individu atau suatu bangsa dalam periode tertentu. Menurut Sukirno (2008:34) pendapatan merupakan jumlah upah yang diterima oleh masyarakat atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, maupun tahunan.

Selain itu, pendapatan juga dapat didefinisikan sebagai masukan dari negara atau masyarakat atas semua aktifitas yang dijalani, termasuk pemasukan yang diperoleh tanpa melakukan usaha apapun (Giang, 2013:15). Menurut Marheni dan Yulianthini (2014:3) pendapatan merupakan penerimaan bersih seseorang baik berupa uang kontan maupun natura.

Menurut Soekartawi (2002:164) pendapatan masyarakat merupakan penerimaan gaji dari hasil usaha yang diperoleh individu atau kelompok rumah tangga dalam satu bulan dan digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Pendapatan dari usaha sampingan merupakan pendapatan yang diperoleh dari luar aktifitas pokok atau di luar pekerjaan pokok (Soekartawi, 2002:164). Menurut Soekartawi (2002:164) pendapatan sampingan yang diperoleh secara langsung dapat digunakan secara langsung untuk memenuhi kebutuhan pokok atau dapat disimpan untuk memenuhi kebutuhan masa mendatang.

Berdasarkan Hadist yang diriwayatkan oleh Imam Bukhori bahwasanya ada mata pencaharian yang dikatakan paling diberkahi. Yaitu pekerjaan dengan tangannya sendiri:

مَا أَكَلَ أَحَدٌ طَعَامًا قَطُّ خَيْرًا مِنْ أَنْ يَأْكُلَ مِنْ عَمَلٍ يَدِهِ وَإِنَّ نَبِيَّ اللَّهِ دَاوُدَ عَلَيْهِ الصَّلَاةُ وَالسَّلَامُ كَانَ يَأْكُلُ مِنْ عَمَلٍ يَدِهِ.

“Tidaklah seorangpun memakan makanan sama sekali yang lebih baik dari memakan dari hasil kerja tangannya sendiri dan Nabiullah Dawud dahulu memakan dari hasil kerja tangannya sendiri.” (Shahih, HR. Al-Bukhori).

Hadist di atas menunjukkan keutamaan bekerja mencari nafkah yang halal dan berusaha memenuhi kebutuhan diri dan keluarga dengan usaha sendiri.

Sistem poin merupakan bonus yang didapatkan *driver* dari perusahaan ketika telah menyelesaikan orderan. Untuk jasa GoRide dan GoCar *driver* mendapatkan 1 poin, GoSend 1 poin, GoFood 2 poin, GoMart 0-10 km = 2 poin (10 km = 3 poin). Sistem poin ini disesuaikan pada masing-masing daerah, daerah-daerah tersebut antara lain, Sumatera; Jawa Barat & Banten; Jawa Tengah & D.I.Y; Jawa Timur, Bali, & Nusa Tenggara; dan Indonesia bagian timur. Dimana untuk wilayah D.I Yogyakarta bonus harian yang dapat diterima adalah 7 Poin = Rp35.000; 16 Poin = Rp40.000; dan 20 Poin = Rp100.000 (GO-JEK, 2018). Bonus ini akan dibayarkan secara langsung apabila *driver* mencapai performa minimum yang sudah ditentukan. Dengan demikian tentunya sistem point akan mempengaruhi pendapatan seorang *driver* karena semakin banyak target yang didapatkan semakin banyak point

yang diperoleh dan tentunya bonus yang diberikan kepada seorang *driver* semakin besar.

Lamanya kerja yang dimiliki dapat meningkatkan keterampilan dan menyelesaikan pekerjaannya dengan cepat, sehingga pendapatan seseorang tersebut meningkat. Para *driver* GO-JEK yang sudah lama bekerja menjadi *driver* GO-JEK maka akan lebih memiliki pengalaman dalam mencari konsumen. *Driver* GO-JEK yang sudah lama bekerja sebagai *driver* GO-JEK sudah lebih mengetahui kondisi dan situasi di hari kerja (Giri dan Dewi, 2017).

Tarif merupakan salah satu komponen yang harus diperhatikan dalam pengoperasian angkutan umum. Tarif yang ditetapkan untuk angkutan umum tergantung dari jarak jauh dekatnya mengantarkan penumpang. Pendapatan sopir ditentukan dari jarak tempuh, semakin jauh jarak tempuh yang dilalui maka semakin tinggi juga pendapatan yang didapatkan (Kurnia, 2018).

BBM atau Bahan Bakar Minyak adalah bahan bakar yang berbentuk cairan yang digunakan sebagai sumber energi untuk kendaraan bermotor. (Mousir, 2014). BBM sudah menjadi kebutuhan manusia termasuk seorang *driver*, semakin jauh jarak yang ditempuh semakin besar konsumsi bahan bakar kendaraan tersebut maka semakin besar pula biaya yang dikeluarkan.

Penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* GoCar pernah dilakukan oleh Rina Dwi Rahmawati (2018) yang menyatakan bahwa variabel lama jam kerja, pengalaman kerja, serta lokasi pangkalan memiliki pengaruh terhadap pendapatan *driver* Grabcar di

Kecamatan Purbalingga. Semakin lama jam kerja seorang *driver* maka pendapatannya juga semakin meningkat.

Penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK juga pernah dilakukan oleh Dedi Cahyadi (2017) yang menyatakan bahwa berdasarkan hasil analisis regresi berganda menggunakan program *evIEWS 9*, menunjukkan bahwa usia, jam kerja, jumlah penumpang berdampak positif, sedangkan tingkat pendidikan berpengaruh negatif terhadap pendapatan *driver* GO-JEK.

Pada penelitian yang lainnya yaitu pada penelitian Aan Cahya Kurnia (2018) menunjukkan berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan diperoleh bahwa jam kerja, pengalaman kerja, *smartphone*, dan kerja perbulan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta. Jarak *pick up* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta. Tingkat pendidikan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta.

Berdasarkan pada pemaparan di atas penyusun tertarik untuk melakukan penelitian tentang **“Determinan Pendapatan *Driver* Gocar Di Yogyakarta”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan diatas, maka secara terperinci masalah yang diteliti adalah pendapatan seorang *driver* transportasi *online* yang berada di Yogyakarta.

Dari masalah di atas maka dapat diperoleh rumusan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh jam kerja terhadap pendapatan *driver* Gocar di Kota Yogyakarta?
2. Bagaimana pengaruh jarak *pick up* terhadap pendapatan *driver* Gocar di Kota Yogyakarta?
3. Bagaimana pengaruh sistem poin terhadap pendapatan *driver* Gocar di Kota Yogyakarta?
4. Bagaimana pengaruh konsumsi BBM terhadap pendapatan *driver* Gocar di Kota Yogyakarta?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini yaitu sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui pengaruh jam kerja terhadap pendapatan *driver* GoCar di Kota Yogyakarta
2. Untuk mengetahui pengaruh jarak *pick up* terhadap pendapatan *driver* GoCar di Kota Yogyakarta
3. Untuk mengetahui pengaruh sistem poin terhadap pendapatan *driver* GoCar di Kota Yogyakarta

4. Untuk mengetahui pengaruh konsumsi BBM terhadap pendapatan *driver* GoCar di Kota Yogyakarta

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Penyusun

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi penyusun sebagai tambahan pengetahuan atau untuk melanjutkan penelitian

2. Bagi Mahasiswa

Hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi untuk penelitian yang akan datang dalam menambah serta memperkaya wawasan keilmuan.

3. Bagi pihak lain

Hasil penelitian ini dapat menjadi informasi mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* transportasi *online* di kota Yogyakarta.

E. Sistematika Pembahasan

Secara garis besar, sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab. Bab I berisi tentang gambaran umum dari penelitian ini, pada bab ini menggambarkan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika dari penelitian ini.

Bab II berisi tentang landasan teori yang melandasi penelitian dan berasal dari sumber primer. Selain itu pada bab ini juga terdapat kerangka berpikir, tinjauan pustaka yang dijadikan acuan dan pembeda dari penelitian terdahulu dan hipotesis yang merupakan dugaan sementara terhadap penelitian ini.

Bab III berisi tentang metodologi penelitian. Bab ini menjelaskan tentang jenis dan sumber data penelitian, populasi dan sampel, metode pengumpulan data, variabel penelitian dan definisi operasional, dan teknik analisis data.

Bab IV berisi tentang analisis data dan pembahasan dari hasil penelitian berupa karakteristik pembahasan, pengujian instrumen penelitian, menyesuaikan dengan alat analisis yang digunakan, seperti regresi linear berganda, regresi linear data panel, regresi model dinamis dan lain sebagainya.

Bab V merupakan bagian akhir yang memuat kesimpulan, sekaligus jawaban dari pokok masalah yang diangkat dalam penelitian serta terdapat keterbatasan yang ada dalam penelitian ini dan ditutup dengan saran-saran yang ditujukan kepada peneliti yang berkepentingan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan tentang Determinan Pendapatan *Driver* Gocar di Yogyakarta terdapat beberapa kesimpulan seperti berikut ini:

1. Berdasarkan penelitian ini menunjukkan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GoCar, dimana semakin banyak jam kerja yang digunakan maka akan menyebabkan pendapatan *driver* GoCar semakin meningkat. Hal tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Aan Cahya Kurnia (2018) yang menyatakan jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GoCar.
2. Berdasarkan penelitian ini menunjukkan bahwa jarak *pick up* berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GoCar, dimana semakin jauh jarak yang ditempuh maka pendapatan *driver* GoCar semakin meningkat. Hal tersebut sesuai dengan teori yang dikutip dari Paulley (2006) dimana semakin jauh jarak yang ditempuh maka semakin tinggi pendapatan yang diterima.
3. Berdasarkan penelitian ini menunjukkan bahwa sistem poin berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GoCar, dimana semakin banyak poin yang diperoleh maka semakin banyak bonus yang diterima.

Hal tersebut sesuai dengan observasi dilapangan, ketika seorang *driver* mendapatkan orderan maka secara otomatis poin pun ikut bertambah.

4. Berdasarkan penelitian ini menunjukkan bahwa konsumsi BBM tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GoCar, dimana sebagian dari *driver* telah mengatur pengeluarannya untuk konsumsi BBM sehingga konsumsi BBM perharinya dapat dikontrol secara baik.
5. Berdasarkan penelitian ini menunjukkan bahwa variabel yang paling berpengaruh terhadap pendapatan adalah variabel sistem poin. Poin merupakan bonus yang diterima oleh seorang *driver* ketika telah menyelesaikan orderan. Poin tersebut akan diakumulasikan sesuai dengan skema yang telah ditentukan oleh perusahaan, jika seorang *driver* mencapai poin maksimal yaitu 20 poin maka bonus yang akan diterima sebesar Rp 175.000. Dengan demikian, jika rata-rata pendapatan seorang *driver* perharinya adalah Rp 300.000 maka 50 persen dari pendapatan *driver* tersebut berasal dari poin yang diperoleh.
6. Dari hasil penelitian yang dilakukan secara simultan menggunakan uji F, menunjukkan bahwa jam kerja, jarak *pick up*, sistem poin, dan konsumsi BBM memberikan pengaruh bermakna terhadap variabel terikat (variabel bebas secara simultan berpengaruh terhadap variabel terikat).

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis tentang pendapatan *driver* GoCar, maka saran dari penulis adalah:

1. Bagi praktisi

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan, variabel sistem poin paling berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GoCar di kota Yogyakarta. Untuk itu disarankan bagi para *driver* terutama bagi *driver* yang masih sering membatalkan orderan agar lebih giat dan serius lagi dalam menjalankan orderan sehingga poin yang diperoleh dapat maksimal.

2. Bagi pemerintah

Pemerintah diharapkan dapat mengkaji ulang terhadap kebijakan yang telah ditetapkan, ada baiknya pihak dari pemerintah dapat melihat langsung di lapangan agar kondisi dapat diketahui secara jelas, supaya ke depannya *driver* tidak harus lembur sampai malam untuk mengejar target poin maksimal. Selain itu, keberadaan GoCar juga harus ditelaah dalam pandangan Ekonomi Islam, agar tujuan awalnya sebagai sebuah inovasi dapat berjalan dengan maksimal dan tidak memberikan efek buruk terhadap mitra maupun moda transportasi yang telah ada.

3. Bagi penelitian selanjutnya

Karena penelitian ini hanya terfokus di kota Yogyakarta saja, untuk mendapatkan informasi dan data tambahan yang lebih akurat untuk penelitian selanjutnya khususnya di Yogyakarta, agar lebih memperluas area penelitian menjadi D.I. Yogyakarta sehingga kabupaten-kabupaten

yang ada di Yogyakarta seperti Bantul dan Sleman dapat terjangkau. Penelitian ini juga masih perlu dilakukan pengembangan dan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi pendapatan *driver* GoCar.



DAFTAR PUSTAKA

- Anggriana, R. Qomariah, N. & Santoso, B. (2017). Pengaruh Harga, Promosi, Kualitas Layanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Ojek Online “OM-JEK” Jember. *Jurnal Sains Manajemen dan Bisnis Islam*, Vol.7, No.2
- Arfida, B. R. 2003. *Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Arwin, Muhammad Irfandi. (2019). *Analisis Determinan Pendapatan Mitra “Grab Bike” di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2019*. Skripsi. UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
- BPS. 2018. *Yogyakarta Dalam Angka 2018*. Yogyakarta: Badan Pusat Statistik Provinsi D.I. Yogyakarta.
- Chang, H.H. (2017). The Economic Effect of Uber on Taxi Drivers in Taiwan. *Journal of Competition Law & Economics*. Vol 13, Issue 3, pages 475-500.
- Dedy Cahya. (2017). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek Online. Skripsi. Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Brawijaya Malang.
- Deni, Sejarah Becak di Jogja, <http://www.starjogja.com/2018/02/03/ini-sejarah-becak-di-jogja/> . Diakses 28 September 2019 pk 10.00 WIB.
- Giri, P.C. & Dewi, M.H.U.D. (2018). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar, Bali. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Vol.6, No.6.
- Giang, R. R, (2013). Pengaruh Pendapatan Terhadap Konsumsi Buruh Bangunan di Kecamatan Pineleng, *Jurnal EMBA*, Vol. 1, No. 3, Hal 248-256.
- GOJEK, About GO-JEK, www.go-jek.com. Diakses 28 September 2019 pk 10.00 WIB
- Gujarati, D. N dan Porter D.C. 2012. *Dasar-Dasar Ekonometrika*. Jakarta: Salemba Empat.
- Kooti, F. (2017). Analyzing Uber’s ride-sharing Economy. *Proceeding on World Wide Web Companion*, pages 574-582.
- Kurnia, A.C. (2018). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek di Yogyakarta. Skripsi. Fakultas Ekonomi dan Bisnis

- Lavinda, Go-Jek Guyur Ekonomi Indonesia Hingga Rp 8,2 Triliun
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20180322153129-92-285044/riset-gojek-guyur-ekonomi-indonesia-hingga-rp82-triliun>
- Marsusanti, E.Susilatwati. Nugraha, R. & Koeswara, T.S.N. (2018). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek. *Jurnal Swabumi*, Vol.6, No.2.
- Marheni, S., Kirya. I.K & Yulianthini. N.N. (2014) Pengaruh Dana Bantuan Langsung Masyarakat (BLM) Terhadap Pendapatan Bersih Anggota Kelompok Nelayan Tahun 2012. *Jurnal Bisma Universitas Pendidikan Ganesha*, Vol 2.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Muliawan, H. & Sutrisna, I.K. (2016). Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi. *Jurnal Ekonomi Pembangunan UNUD*. Vol.5, No.12.
- Noor, Taksi konvensional vs online fenomena perubahan, www.kompasiana.com. Diakses pada 24 Desember 2019 pk 14.00 WIB.
- Paulley. N, Balcombe. R & Mackett, R. (2006). The Demand For Public Transport: The Effect of Fare, Quality of Service, Income and Car Ownership. 24.
- Prasetyo, Gojek Beroperasi di Yogya, <https://www.google.com/amp/s/nasional.tempo.co/amp/719439/go-jek-beroperasi-di-yogya-pengemudi-sudah-200-orang>. Di akses 28 September 2019 pk 10.00 WIB.
- Qisthi, F.A. (2018). Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (ANGKOT) Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi Daring (Online).
- Rahmadini, A. (2007). Pengaruh Kenaikan Harga BBM Terhadap Pendapatan dan Pengeluaran Konsumsi Rumah Tangga di Kota Bogor. Skripsi. Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor.
- Rahmawati, R.D. (2018). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Grabcar di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga.
- Salim, Abbas. (2016). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

- Sari, S.I.P. (2019). Analisis Dampak Keberadaan GoCar Terhadap Pendapatan Angkutan Kota Dalam Perspektif Ekonomi Islam. Skripsi. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Raden Intan Lampung.
- Soekartawi, (2002). *Faktor-Faktor Produksi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono, (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, S. (2008). *Miroekonomi: Teori Pengantar Edisi Ketiga*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sumarsono, S. 2003. *Ekonomi Manajemen Sumber Daya Manusia dan Ketenagakerjaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Tumuwe, Riswanto. (2018). Pengguna Ojek Online Di Kalangan Mahasiswa. *Jurnal. Universitas Samratulangi*.
- Zahir, Penghasilan *driver* GoCar, www.alphapay.id. Diakses 24 Desember 2019 pk 14.00 WIB

LAMPIRAN
KUISIONER PENELITIAN

Lampiran 1

A. Karakteritik Responden

1. Nama responden :.....
2. Usia :.....
3. Pendidikan formal terakhir: (lingkari pilihan jawaban)
 - a. SMP
 - b. SMA/SMK
 - c. Diploma
 - d. Sarjana (S1)
 - e. Lainnya:.....
4. Berapa jam rata-rata bekerja dalam sehari?.....
5. Berapa rata-rata poin yang saudara kumpulkan perhari?
6. Apa pekerjaan saudara sebelumnya?.....
7. Berapa hari rata-rata kerja dalam sebulan?.....
8. Berapa rata-rata pendapatan saudara per hari dari GoCar?.....
9. Sudah berapa lama saudara menjadi *driver* GoCar?.....
10. Berapa rata-rata biaya konsumsi BBM saudara setiap harinya?.....
11. Berapa jumlah smartphone yang saudara gunakan?.....
12. Dalam jarak berapa kilometer anda biasanya *pick up* pelanggan?
 - a. 20 - 25 km
 - b. 25 - 50 km

c. 50 - 100 km

d. > 100 km

13. Dimana saudara sering *pick up* penumpang?

a. Tempat Umum

b. Pusat Perbelanjaan

c. Kampus dan Sekolah

B. Wawancara Mitra GoCar

Apakah keberadaan GoCar menciptakan lapangan pekerjaan bagi:

Dampak Ekonomi

1. masyarakat kota jogja?

2. Apakah keberadaan GoCar bisa meningkatkan sarana transportasi?

3. Apakah keberadaan GoCar bisa meningkatkan pendapatan?

Dampak Sosial

1. Apakah keberadaan GoCar bisa diterima masyarakat umum?

2. Apakah keberadaan GoCar bisa menciptakan kerukunan antar *driver* GoCar lainnya?

3. Apakah keberadaan GoCar terjalin kedekatan antar *driver* GoCar lainnya?

4. Apakah keberadaan GoCar meningkatkan status sosial bagi *driver* GoCar?

Lampiran 2

No	Peneliti dan Tahun	Sumber Ref.	Judul	Variabel dan Alat Analisis	Ringkasan Hasil
1	Intan dan Saputra (2012)	Jurnal Bumi Indonesia Vol.1 No.1	Pengaruh Pendapatan Sektor Transportasi Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Magetan	Y=Pendapatan sektor transportasi X=PAD, Sektor Transportasi, dan Retribusi Alat= Regresi Linear Berganda	Peran pendapatan sektor transportasi menghasilkan pengaruh positif dan signifikan terhadap PDRB kabupaten magetan.
2	Dedy Cahya. 2017	Skripsi	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek Online	Y=Pendapatan Driver X=Usia, Jumlah Penumpang, jam Kerja, Tingkat Pendidikan Alat=Regresi Linear Berganda	Berdasarkan hasil penelitian, menunjukkan bahwa usia, jam kerja, jumlah penumpang berdampak positif, sedangkan tingkat pendidikan berpengaruh negatif terhadap pendapatan driver gojek.
3	Eva Marsusanti, Susilawati, Rusli Nugraha dan Tya Septiani Nurfauzia Koeswara. 2018	Jurnal Swabumi, Vol.6 No.2	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek	Y=Pendapatan Driver X=Pesaing Baru, Kenaikan BBM, Perubahan sistem poin	Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, ditemukan bahwa bahwa pesaing transportasi online lainnya (Grab), kenaikan BBM dan perubahan sistem poin berpengaruh terhadap pendapatan driver GO-JEK. Namun dari hasil wawancara, pesaing dan sistem poin memiliki pengaruh 75% dan sedangkan kenaikan BBM hanya berpengaruh terhadap pendapatan driver Go-jek sebesar 25% saja.

No	Peneliti dan Tahun	Sumber Ref.	Judul	Variabel dan Alat Analisis	Ringkasan Hasil
4	Aan Cahya Kurnia. 2018	Skripsi	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek di Yogyakarta	Y=Pendapatan Driver X=Jam kerja, Tingkat pendidikan, Lama Kerja, Jarak Pick up, Smartphone, kerja perbulan. Alat= OLS	Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan diperoleh bahwa jam kerja, pengalaman kerja, <i>smartphone</i> , dan kerja perbulan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan <i>driver</i> GO-JEK di Kota Yogyakarta. Jarak <i>pick up</i> berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan <i>driver</i> GO-JEK di Kota Yogyakarta. Tingkat pendidikan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan <i>driver</i> GO-JEK di Kota Yogyakarta. Berdasarkan uji F menunjukkan bahwa variabel jam kerja, pengalaman kerja, jarak <i>pick up</i> , <i>smartphone</i> dan kerja perbulan berpengaruh secara simultan terhadap variabel pendapatan <i>driver</i> GO-JEK.
5	Sudirman dan Alawiyah (2012)	Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi Vol.12 No.3 Tahun 2012	Pengaruh Jumlah Penumpang dan Jam Kerja Terhadap Pendapatan Tukang Ojek di Kecamatan Jambi Timur	Y=Pendapatan Penumpang dan Jam Kerja X=Jumlah Penumpang dan Jam Kerja Alat=OLS	Penelitian ini menunjukkan variabel jumlah penumpang dan jam kerja dapat menjelaskan perubahan pendapatan sepeda motor sebesar 54% dan jumlah penumpang dan jam kerja berpengaruh sangat nyata terhadap pendapatan sepeda motor dengan nilai F hitung 57291 lebih besar dari nilai F-tabel 19,2. Jika jumlah penumpang meningkat maka penghasilan taksi naik Rp.7202.185, dan jika jam kerja meningkat 1 jam maka pendapatan motor akan meningkat sebesar Rp.2535,868.
6	Giri dan Dewi.	E-Jurnal	Analisis Faktor-Faktor	Y=Pendapatan	Variabel jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan

No	Peneliti dan Tahun	Sumber Ref.	Judul	Variabel dan Alat Analisis	Ringkasan Hasil
	2017	Ekonomi Pembangunan UNUD Vol.6 No.6	yang Mempengaruhi Pendapatan <i>Driver</i> Go-Jek di Kota Denpasar, Bali	X=Jam kerja, tingkat pendidikan, umur, pengalaman kerja Alat=Analisis regresi linier berganda	pengalaman kerja berpengaruh signifikan secara simultan terhadap pendapatan <i>driver</i> Go-Jek di Kota Denpasar, Bali. Variabel jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan <i>driver</i> Go-Jek di Kota Denpasar, Bali. Variabel Umur tidak berpengaruh terhadap pendapatan <i>driver</i> Go-Jek di Kota Denpasar, Bali. Variabel tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan <i>driver</i> Go-Jek di Kota Denpasar, Bali. Variabel pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan <i>driver</i> Go-Jek di Kota Denpasar, Bali.
7	Chang (2017)	Jurnal Internasional	The economic effect of uber on taxi drivers in Taiwan	Pendapatan	Hasil ini dapat menunjukkan hubungan substitusi antara layanan Uber dan operasi taksi. Selain itu, dampak negatif Uber lebih terasa diantara anggota taksi, yang mungkin menunjukkan bahwa Uber bersaing dengan sopir taksi yang biasanya menggunakan perangkat elektronik untuk panggilan layanan <i>pick up</i> .
8	Rina Dwi Rahmawati. 2018	skripsi	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan <i>Driver</i> GrabCar di Kecamatan Purbalingga	Y=Pendapatan X=lama jam kerja, Pengalaman Kerja, Umur, Tingkat Pendidikan Alat= OLS	Variabel lama jam kerja, pengalaman kerja, serta lokasi pangkalan memiliki pengaruh terhadap pendapatan <i>driver</i> GrabCar di Kecamatan Purbalingga. Semakin lama jam kerja seorang <i>driver</i> , maka pendapatannya juga cenderung semakin banyak.
9	Kooti. 2017	Jurnal Internasional	Analiyzing ubers ride-sharing economy	Y=Pendapatan X=Lonjakan harga,	Lonjakan harga uber mempengaruhi pendapatan <i>driver</i> uber yang lebih tinggi.

No	Peneliti dan Tahun	Sumber Ref.	Judul	Variabel dan Alat Analisis	Ringkasan Hasil
10	Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna. 2016	Jurnal Ekonomi Pembangunan UNUD. Vol.05 No.12	Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi	perilaku <i>driver</i> Y=Pendapatan X=Jam kerja, kepemilikan angkutan, tarif, dan pengalaman mengemudi Alat=Analisis regresi linier berganda	Pendapatan sopir angkot sesudah pembangunan terminal mengwi mengalami penurunan jam bekerja, kepemilikan angkutan, dan pengalaman mengemudi secara parsial berpengaruh positif terhadap pendapatan sopir angkot kota, sedangkan tarif secara parsial berpengaruh negatif terhadap pendapatan sopir angkot

Lampiran 3

Analisis Deskriptif

	Y	JK	JP	POIN	BBM
Mean	12.49636	2.414509	4.570153	2.926388	11.63832
Median	12.61154	2.484907	4.605170	2.995732	11.51293
Maximum	12.89922	2.708050	5.010635	2.995732	11.91839
Manimum	11.91839	2.079442	3.912023	2.564949	11.51293
Std. Dev.	0.184016	0.185973	0.282633	0.114301	0.16083
Observasi	80	80	80	80	80

Lampiran 4

Data Penelitian

No	Nama	Pendapatan (Rp)	Jam kerja (jam)	Jarak pick up (km)	Sistem point (Poin)	Konsumsi bbm (Rp)
1	Fino 23th	300000	12	100	20	130000
2	Hendra 28th	250000	10	80	20	150000
3	Mulyanto 30th	350000	15	120	20	100000
4	Joko 45th	150000	10	100	13	100000
5	Galang 31th	250000	12	80	20	120000
6	Akba 21th	200000	10	100	20	100000
7	Agus 46th	200000	10	50	16	100000
8	Hendri 27th	350000	15	50	20	100000
9	Faisal 29th	200000	10	100	16	120000
10	Ruyadi 63th	300000	12	100	16	100000
11	Sigit 43th	300000	15	100	20	150000
12	Debri 37th	250000	13	100	20	120000
13	Gentur 34th	350000	12	100	20	120000
14	Oktavian 34th	200000	12	50	16	150000
15	Alfian 32th	250000	10	100	16	100000
16	Subakti 38th	300000	12	100	20	120000
17	Arnold 22th	300000	15	100	20	100000
18	Bayu 27th	300000	15	150	20	150000
19	Aan 25th	300000	12	80	20	100000
20	Edi 33th	200000	8	100	13	100000
21	Wawan 35th	150000	8	80	16	150000
22	Sugiono 54th	300000	12	100	20	120000
23	Taufik 56th	250000	15	50	20	100000
24	Hermawan 54th	400000	10	100	20	100000
25	Ardi 22th	250000	10	120	16	100000
26	Bagus 25th	250000	8	100	16	100000

No	Nama	Pendapatan (Rp)	Jam kerja (jam)	Jarak pick up (km)	Sistem point (Poin)	Konsumsi bbm (Rp)
27	Santana 23tjh	300000	15	100	20	120000
28	Bimo 26th	300000	12	100	20	100000
29	Santoso 28tj	250000	10	120	20	120000
30	Edi 32th	350000	15	150	20	100000
31	Siswanto 31th	200000	10	80	16	100000
32	Joni 20th	300000	12	120	20	150000
33	Herman 33th	300000	15	50	20	100000
34	Hendar 36th	250000	15	100	16	100000
35	Ilham 24th	300000	10	120	20	100000
36	Danang 30th	300000	12	100	20	100000
37	Handono 40th	200000	10	50	16	100000
38	Tomas 25th	300000	10	120	20	150000
39	Awal 29th	250000	8	80	20	100000
40	Heri 32th	250000	10	100	16	100000
41	Rofik 25th	300000	10	100	20	150000
42	Lukman 29th	300000	12	120	20	150000
43	Farhan 21th	300000	15	120	20	100000
44	Nugroho 28th	300000	10	100	20	100000
45	Bambang 32th	300000	12	100	20	100000
46	Riza	250000	12	100	16	100000
47	Firdaus 35th	250000	12	60	20	100000
48	Yusuf 39th	200000	12	100	20	150000
49	Riyanto 43th	200000	12	100	20	120000
50	Edo 27th	300000	10	120	20	120000
51	Dewa 34th	200000	12	100	16	100000
52	Hadi 28th	300000	12	100	20	100000
53	Hendro 32th	300000	10	80	20	100000
54	Rizky 28th	250000	8	80	16	100000

No	Nama	Pendapatan (Rp)	Jam kerja (jam)	Jarak pick up (km)	Sistem point (Poin)	Konsumsi bbm (Rp)
55	Ezra 30th	300000	12	80	20	120000
56	Sugiharto 40th	250000	8	50	16	100000
57	Nur 25th	300000	12	150	20	120000
58	Yumna 33th	300000	12	150	20	120000
59	Aulia 32th	300000	12	120	20	100000
60	Angga 34th	250000	12	100	20	100000
61	Taufik 28th	300000	12	100	16	150000
62	Agus 30th	300000	10	150	20	150000
63	Aditya 24th	300000	12	110	16	120000
64	Hanafi 29th	250000	15	100	20	100000
65	Anang 30th	250000	10	100	20	100000
66	Anto 42th	200000	8	50	16	100000
67	Juan 29th	300000	12	150	20	150000
68	Rahmat 33th	250000	12	100	20	100000
69	Soleh 37th	300000	10	120	20	150000
70	Ainur 31th	300000	10	100	16	120000
71	Vendy 27th	250000	8	80	20	100000
72	Yudha 22th	300000	12	150	20	150000
73	Sonny 31th	260000	10	100	20	100000
74	Totok 30th	320000	15	150	20	150000
75	Kholil 34th	250000	8	100	20	100000
76	Putu 31th	250000	8	100	20	100000
77	Andi 25th	300000	12	100	20	120000
78	Aldi 28th	250000	10	80	16	100000
79	Bagas 27th	300000	12	120	20	120000
80	Khaidir 22th	300000	10	120	20	120000

Lampiran 5

Hasil Regresi

Dependent Variable: LOG(Y)

Method: Least Squares

Date: 01/05/20 Time: 00:54

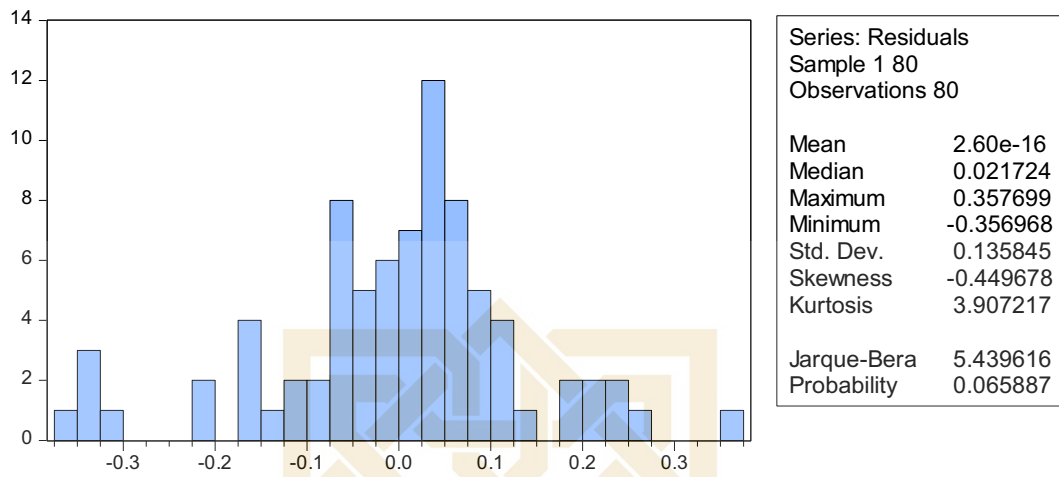
Sample: 1 80

Included observations: 80

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	10.29237	1.163656	8.844854	0.0000
LOG(JK)	0.224551	0.091406	2.456644	0.0163
LOG(JP)	0.161320	0.060746	2.655655	0.0097
LOG(POIN)	0.739578	0.153178	4.828214	0.0000
LOG(BBM)	-0.106522	0.104788	-1.016548	0.3126
R-squared	0.455026	Mean dependent var	12.49636	
Adjusted R-squared	0.425961	S.D. dependent var	0.184016	
S.E. of regression	0.139420	Akaike info criterion	-1.042186	
Sum squared resid	1.457851	Schwarz criterion	-0.893309	
Log likelihood	46.68744	Hannan-Quinn criter.	-0.982497	
F-statistic	15.65534	Durbin-Watson stat	2.052471	
Prob(F-statistic)	0.000000			

Lampiran 6

Uji Normalitas



Lampiran 7

Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

F-statistic	0.819119	Prob. F(4,75)	0.5170
Obs*R-squared	3.348621	Prob. Chi-Square(4)	0.5013
Scaled explained SS	4.278150	Prob. Chi-Square(4)	0.3697



Lampiran 8

Uji Multikolinearitas

Variance Inflation Factors

Date: 01/05/20 Time: 10:07

Sample: 1 80

Included observations: 80

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	1.354095	5572.977	NA
LOG(JK)	0.008355	201.6405	1.174416
LOG(JP)	0.003690	318.3992	1.197998
LOG(POIN)	0.023464	828.2299	1.245856
LOG(BBM)	0.010981	6122.420	1.152222

Lampiran 9

Curriculum Vitae

Data Pribadi

Nama : Adi Sani Muharram
Tempat, Tanggal Lahir : Batumarta, 08 Mei 1998
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
Alamat : Ds. Batumarta II, Kec. Lubuk Raja, Kab. Ogan
Komerling Ulu, Sumatera Selatan
No. Telepon : 081277954959
Email : adisani88@gmail.com
Motto : “Mengejar dunia, akhirat tak dapat. Mengejar
akhirat, dunia dapat”

Pendidikan Formal

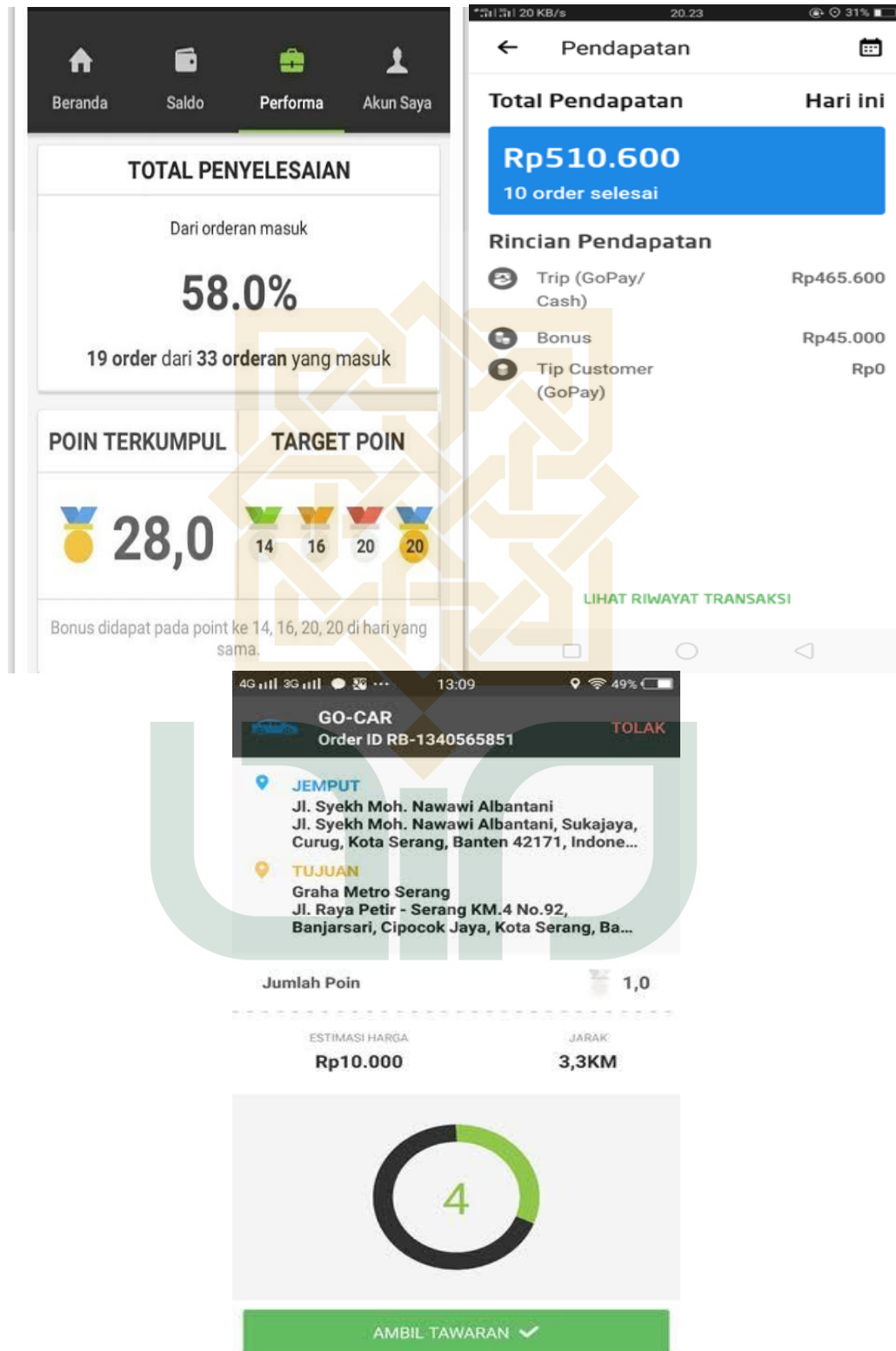
1. 2004 – 2005 TK Bahagia Batumarta
2. 2005 – 2010 Mi YPI Batumarta
3. 2010 – 2013 MTs Luqmanul Hakim Batumarta
4. 2013 – 2016 MA Terpadu Darul Fallah Bogor
5. 2016 – 2019 UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

Lampiran 10

Foto Bersama Responden



Beberapa gambar hasil dari performa seorang *driver* mulai dari pendapatan, perolehan poin hingga jarak tempuh.



Lampiran 11

Persyaratan Pendaftaran *Driver* GoCar

Syarat untuk *driver* GoCar adalah sebagai berikut:

- Pas foto setengah badan dengan wajah yang terlihat jelas
- KTP asli yang masih aktif
- Memiliki SIM A atau SIM B yang masih dalam masa berlaku sampai dengan 6 bulan kedepan
- Memiliki SKCK yang masih aktif
- Memiliki nomor telepon yang aktif
- Memiliki surat keterangan domisili (khusus yang alamat pada KTP berbeda dengan alamat tempat tinggal)
- Memiliki Kartu Keluarga (KK)
- Memiliki Smartphone
- Memiliki email (Gmail) yang aktif
- Memiliki rekening bank (BCA, Mandiri, CIMB, BNI dll)

Syarat Untuk Mobil GoCar adalah sebagai berikut:

- Tahun produksi mobil minimal tahun 2012
- Mesin mobil berkapasitas minimal 1000 cc
- Foto mobil dengan nomor polisi yang terlihat
- Membawa STNK (asli dan fotocopy)
- Untuk D.I. Yogyakarta diprioritaskan untuk mobil yang berplat AB

Sumber: GO-JEK Yogyakarta, 2019.