



**DETERMINAN PENDAPATAN PADA *DRIVER GOCAR* DI
KABUPATEN JEMBER**

SKRIPSI

Oleh:

**Indi Jasmine Nurhaliza
210810101021**

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN
JEMBER
2025**



**DETERMINAN PENDAPATAN PADA *DRIVER GOCAR* DI
KABUPATEN JEMBER**

SKRIPSI

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Ekonomi Pembangunan (S1) dan memperoleh gelar Sarjana Ekonomi

Oleh:

**Indi Jasmine Nurhaliza
210810101021**

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN
JEMBER
2025**

PERSEMBAHAN

Dengan segala kerendahan hati dan puji syukur yang tidakterhingga kepada Allah SWT, skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Ayahanda Didin Nazarudin dan Ibunda Dwi Indra Sefrilita Kusumah tercinta yang telah mencurahkan semua tenaga dan doa untuk kesuksesan dan kebahagiaan penulis.
2. Kakak penulis Indy Farha Elya Hardiyanti tercinta dan segenap keluarga besar yang senantiasa memberikan dukungan kepada penulis untuk semangat, pantang menyerah, dan terus berjuang untuk mencapai impian saya.
3. Bapak dan Ibu guru, dari masa Taman Kanak-Kanak hingga Perguruan Tinggi yang telah dengan penuh tulus memberikan ilmu dan bimbingan.
4. Almamater Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

MOTTO

“Maka, sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan.”
(QS. Al-Insyirah: 5)

“Your life is yours, don't follow someone else's path”
(Kyumaa, Alice in Borderland)

“Long story short, I survived”
(Taylor Swift)

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Indi Jasmine Nurhaliza

NIM : 210810101021

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul: “*Determinan Pendapatan pada Driver GoCar di Kabupaten Jember*” adalah benar-benar hasil karya tulis saya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan hasil jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika terbukti pernyataan ini tidak benar.

Jember, 15 Oktober 2025

Yang menyatakan,

(Indi Jasmine Nurhaliza)

NIM 210810101021

HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi berjudul *Determinan Pendapatan pada Driver GoCar di Kabupaten Jember* telah diuji dan disetujui oleh Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember pada:

Hari : Kamis

Tanggal : 20 November 2025

Tempat : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember

Pembimbing

Tanda Tangan

1. Pembimbing Utama

Nama : Dr. Mochammad Fathorrazi, M.Si. (.....)

NIP : 196306141990021001

2. Pembimbing Anggota

Nama : Dr. Moh Adenan, M.M. (.....)

NIP : 196610311992031001

Penguji

1. Penguji Utama

Nama : Dra. Nanik Istiyani, M.Si (.....)

NIP : 196101221987022001

2. Penguji Anggota

Nama : Dr. Sebastiana Viphindrartin, M.Kes (.....)

NIP : 196411081989022001

Determinan Pendapatan Pada *Driver GoCar* di Kabupaten Jember

Indi Jasmine Nurhaliza

Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis,
Universitas Jember

ABSTRAK

Pembangunan ekonomi yang berkelanjutan tidak dapat dipisahkan dari kontribusi sektor transportasi sebagai salah satu penggerak mobilitas masyarakat serta kegiatan ekonomi. Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi telah menghadirkan layanan transportasi yang menggunakan aplikasi seperti Gojek, yang menawarkan peluang kerja bagi masyarakat dengan sistem kerja yang lebih fleksibel. Kabupaten Jember merupakan salah satu wilayah dengan populasi yang tinggi di Jawa Timur, sehingga menjadi pasar yang menjanjikan bagi layanan transportasi online khususnya *GoCar*. Pendapatan bagi *driver GoCar* dipengaruhi oleh sejumlah faktor penting, seperti lamanya jam kerja, uang tip dari pelanggan, dan insentif. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh dari jam kerja, tip konsumen, serta insentif terhadap pendapatan pengemudi *GoCar* di Kabupaten Jember. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan pengumpulan data primer melalui penyebaran kuesioner secara offline dan online kepada 100 responden, menggunakan teknik pengambilan sampel *accidental sampling*. Analisis data dilakukan dengan metode regresi linier berganda menggunakan perangkat lunak SPSS versi 24. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa jam kerja, tip konsumen, dan insentif memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember. Temuan ini menunjukkan bahwa semakin lama jam kerja yang dilakukan, semakin tinggi tip yang diterima, dan semakin banyak insentif, maka pendapatan yang diperoleh oleh *driver GoCar* juga akan semakin besar.

Kata kunci: jam kerja, tip konsumen, insentif, pendapatan, *driver GoCar*, Jember

Determinants of Income for GoCar Drivers in Jember Regency

Indi Jasmine Nurhaliza

*Department of Economics and Development Study, the Faculty of Economics and
Bussines, the University of Jember*

ABSTRACT

Sustainable economic development cannot be separated from the contribution of the transportation sector as one of the drivers of community mobility and economic activity. Advances in information and communication technology have provided transportation services using applications such as Gojek, which offer job opportunities for the community with a more flexible work system. Jember Regency is one of the areas with a high population in East Java, making it a promising market for online transportation services, especially GoCar. The income of GoCar drivers is influenced by several important factors, such as the length of working hours, tips from customers, and incentives. This study aims to analyze the influence of working hours, customer tips, and incentives on the income of GoCar drivers in Jember Regency. The method used in this study is a quantitative approach with primary data collection through the distribution of questionnaires offline and online to 100 respondents, using a sampling technique of accidental sampling. Data analysis was performed using the multiple linear regression method using SPSS software version 24. The results of the study indicate that working hours, customer tips, and incentives have a positive and significant influence on the income of GoCar drivers in Jember Regency. These findings show that the longer the working hours, the higher the tips received, and the more incentives, the greater the income earned by GoCar drivers.

Keywords: *working hours, consumer tips, incentives, income, GoCar drivers, Jember*

RINGKASAN

Determinan Pendapatan Pada *Driver GoCar* di Kabupaten Jember: Indi Jasmine Nurhaliza; 210810101021; 74 halaman; Jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Jember.

Pendapatan merupakan salah satu indikator penting untuk menilai kesejahteraan ekonomi masyarakat. Salah satu sektor yang saat ini memberikan peluang kerja luas adalah transportasi berbasis aplikasi. Gojek, melalui layanan *GoCar*, menjadi salah satu platform transportasi *online* yang banyak menerima tenaga kerja di Indonesia, termasuk di Kabupaten Jember. Kabupaten Jember memiliki jumlah penduduk yang tinggi serta aktivitas ekonomi yang berkembang, sehingga menciptakan permintaan tinggi terhadap layanan transportasi *online*. Pendapatan *driver GoCar* dipengaruhi oleh berbagai aspek, terutama jam kerja, tip konsumen, dan insentif yang diberikan oleh perusahaan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh jam kerja, tip konsumen, serta insentif terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember. Data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh melalui penyebaran kuesioner secara *offline* dan *online* kepada 100 responden *driver GoCar*. Variabel yang dianalisis dalam penelitian ini meliputi jam kerja, tip konsumen, dan insentif sebagai variabel independen, dan pendapatan sebagai variabel dependen. Metode analisis yang digunakan adalah regresi linier berganda dengan bantuan *software* SPSS versi 24. Pengujian hipotesis dilakukan dengan Uji Multikolinearitas, Uji Normalitas, Uji Heteroskedastisitas, Uji F, Uji t, dan Uji Koefisien Determinasi (R^2).

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ketiga variabel independen, yaitu jam kerja, tip konsumen, dan insentif memiliki koefisien positif dan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember. Nilai signifikansi untuk ketiga variabel ini lebih kecil dari $\alpha = 0,05$, yang berarti bahwa ketiganya secara parsial maupun simultan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Variabel insentif memiliki pengaruh yang paling besar dibandingkan dengan dua variabel lainnya. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin banyak intensitas jam kerja, apresiasi pelanggan melalui tip, dan besarnya insentif dari perusahaan, maka semakin tinggi pendapatan *driver GoCar*. Temuan ini memperlihatkan pentingnya strategi kerja yang optimal dan sistem kompensasi yang adil dalam meningkatkan pendapatan serta kesejahteraan pengemudi transportasi *online*.

PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala Rahmat dan Karunia-Nya, sholawat serta salam semoga selalu tercurah pada Nabi Muhammad SAW atas petunjuk kebenaran, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Determinan Pendapatan Pada *Driver GoCar* di Kabupaten Jember” Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S1) Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak dapat dipisahkan dari kontribusi berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati, penulis ucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Moehammad Fathorrazi, M.Si. dan Bapak Dr. Moh. Adenan, M.M. selaku pembimbing utama dan pembimbing anggota yang telah memberikan waktu untuk memberikan bimbingan, kritik dan saran. Terima kasih atas kesempatan belajar yang diberikan;
2. Ibu Dra. Nanik Istiyani, M.Si. dan Ibu Dr. Sebastiana Viphindartin, M.Kes. selaku dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang yang bermanfaat dalam perbaikan penyusunan skripsi;
3. Seluruh responden yang telah memberikan waktu dan berbagi informasi agar skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
4. Ibu Prof. Dr. Isti Fadah, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember;
5. Bapak Dr. Herman Cahyo Diartho, S.E., M.P. selaku Ketua Program Studi Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Universitas Jember;
6. Seluruh Bapak dan Ibu dosen, serta staf di lingkungan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember;
7. Cinta pertama penulis Ayahanda Didin Nazarudin dan pintu surga penulis Ibunda Dwi Indra Sefrilita Kusumah serta kakak saya tercinta, Indy Farha Elya Hardiyanti. Terima kasih untuk semua pengorbanan dan kasih sayang yang telah diberikan. Selalu berusaha memberikan yang terbaik, tanpa henti

mendoakan serta memberikan perhatian dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikannya sampai memperoleh gelar sarjana.

8. Teman-teman masa kecil penulis, Adinda Hurin, Asila Ulin, dan Adilah Ghiyats terima kasih selalu menemani proses penulis, memberikan motivasi, dukungan, serta memberikan semangat sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
9. Teman seperjuangan SMA saya, Viona Rahmadhani dan Fania Putri serta seluruh sahabat-sahabat saya yang telah menyemangati saat di masa-masa berprogress hingga sekarang ini.
10. Teman seperjuangan penulis semasa perkuliahan Faza Laila, Sevira Indriani, Safina Aulia, Reza Falintina, Taqi Abdillah dan Fadhil, terima kasih sudah membantu selama masa perkuliahan.
11. Teman-teman Program Studi Ekonomi Pembangunan 2021 (Cof.de_21), yang membuat masa perkuliahan menyenangkan.
12. Seseorang yang dengan penuh ketulusan yang selalu membantu dalam proses penelitian hingga penyusunan skripsi saya, Fajar Nauli Rahman. Terima kasih sudah menjadi salah satu sumber motivasi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini
13. Seluruh pihak yang berkontribusi dalam memberikan dukungan dan motivasi yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Semoga Allah SWT selalu memberikan hidayah dan rahmat kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa karya ini masih memiliki banyak kekurangan didalamnya. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan tulisan skripsi ini. Semoga tulisan ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi para pembaca.

Jember, 15 Oktober 2025

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSEMBAHAN	ii
MOTTO.....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN	v
ABSTRAK	vi
RINGKASAN	viii
PRAKATA.....	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
DAFTAR ISTILAH DAN SINGKATAN	xvi
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Landasan Teori	7
2.1.1 Teori Pendapatan.....	7
2.1.2 Teori Efektivitas Waktu	7
2.1.3 Teori Hadiah.....	8
2.1.4 Teori Hierarki Kebutuhan	9
2.2 Hubungan Antar Variabel	9
2.2.1 Hubungan faktor Jam Kerja terhadap Pendapatan <i>Driver GoCar</i>	9
2.2.2 Hubungan faktor Tip Konsumen terhadap Pendapatan <i>Driver GoCar</i> ..	10
2.2.3 Hubungan faktor Insentif terhadap Pendapatan <i>Driver GoCar</i>	11
2.3 Penelitian Terdahulu	12
2.4 Kerangka Konseptual	15
2.5 Hipotesis	16
BAB 3. METODE PENELITIAN	17

3.1 Rancangan Penelitian	17
3.1.1 Jenis Penelitian	17
3.1.2 Unit Analisis	17
3.1.3 Jenis dan Metode Pengambilan Data	17
3.1.4 Identifikasi Variabel	18
3.2 Populasi dan Sampel	18
3.3 Metode Analisis Data	20
3.3.1 Analisis Regresi Linier Berganda	20
3.3.2 Uji Asumsi Klasik	20
3.3.3 Uji Statistik	22
3.4 Definisi Operasional	24
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	25
4.1 Gambaran Umum Penelitian	25
4.1.1 Kondisi Demografi Kabupaten Jember	25
4.1.2 Kondisi Sosial-Ekonomi Kabupaten Jember	25
4.2 Gambaran Umum Responden	26
4.2.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	26
4.2.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Pekerjaan	27
4.2.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Jam Kerja	27
4.2.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Tip Konsumen	28
4.2.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Insentif	29
4.2.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan	30
4.3 Analisis Deskriptif	32
4.4 Analisis Data	33
4.4.1 Regresi Linier Berganda	33
4.4.2 Uji Asumsi Klasik	34
4.3.3 Uji Statistik	36
4.5 Pembahasan	38
4.5.1 Pengaruh Jam Kerja terhadap Pendapatan <i>driver GoCar</i>	38
4.5.2 Pengaruh Tip Konsumen terhadap Pendapatan <i>driver GoCar</i>	39
4.5.3 Pengaruh Insentif terhadap Pendapatan <i>driver GoCar</i>	40
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN	42
5.1 Kesimpulan	42
5.2 Saran	42
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN – LAMPIRAN	46

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Perbandingan 5 Kabupaten/Kota dengan Jumlah Penduduk Tertinggi di Jawa Timur, 2025	5
Tabel 4.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	26
Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Pekerjaan.....	27
Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Jam Kerja	28
Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Tip Konsumen.....	29
Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Insentif	30
Tabel 4.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan	31
Tabel 4.7 Statistik Deskriptif.....	32
Tabel 4.8 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda	33
Tabel 4.9 Hasil Uji Multikolinearitas	34
Tabel 4.10 Hasil Uji Normalitas.....	35
Tabel 4.11 Hasil Uji Heteroskedastisitas.....	35
Tabel 4.12 Hasil Uji F	36
Tabel 4.13 Hasil Uji t	36
Tabel 4.14 Hasil Koefisien Determinan	37

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jumlah Mitra Pengemudi Gojek Berkurang Akhir Tahun 2024.....	2
Gambar 2.1 Kerangka Konseptual	15

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Tabulasi Data Subjek Penelitian	46
Lampiran 2 Tabulasi Data Penelitian	49
Lampiran 3 Kuesioner Penelitian.....	52
Lampiran 4 Hasil Estimasi Linier Berganda	55
Lampiran 5 Hasil Uji Multikoleritas	55
Lampiran 6 Hasil Uji Normalitas	55
Lampiran 7 Hasil Uji Heteroskedastisitas.....	56
Lampiran 8 Hasil Uji F	56
Lampiran 9 Hasil Uji t.....	57
Lampiran 10 Hasil Koefisien Determinasi.....	57
Lampiran 11 Dokumentasi Penelitian	58

DAFTAR ISTILAH DAN SINGKATAN

Singkatan/Istikal	Arti dan keterangan
BPS	Badan Pusat Statistik
<i>GoCar</i>	Jasa pemesanan kendaraan roda empat yang dipesan secara <i>online</i> melalui aplikasi Gojek.
<i>Driver</i>	Seseorang yang bekerja sebagai mitra Gojek untuk mengantar penumpang atau barang.
<i>On-demand</i>	Istilah yang merujuk pada penyediaan produk atau jasa sesuai dengan permintaan konsumen
<i>BLUE</i>	<i>Best Linear Unbiased Estimator</i>
<i>Y</i>	Pendapatan
<i>X1</i>	Jam Kerja
<i>X2</i>	Tip Konsumen
<i>X3</i>	Insentif

BAB 1. PENDAHULUAN

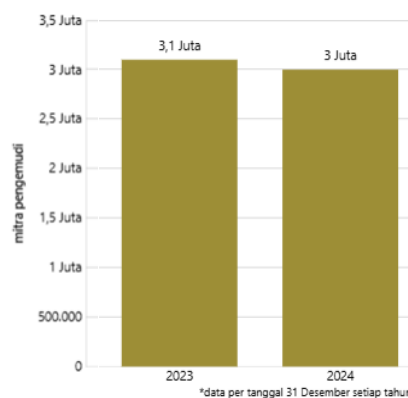
1.1 Latar Belakang

Perkembangan ekonomi global yang semakin dinamis dan cepat, didorong oleh kemajuan teknologi yang telah mengubah struktur pasar tenaga kerja secara signifikan. Teknologi informasi dan komunikasi yang semakin canggih membawa perubahan dalam berbagai sektor kehidupan, termasuk di bidang transportasi dan jasa. Transformasi digital ini telah menciptakan berbagai peluang baru dalam penyerapan tenaga kerja dan menciptakan lapangan kerja yang bisa menjadi cara untuk memperdayakan ekonomi masyarakat. Salah satu inovasi canggih dalam bidang teknologi yang memberikan dampak besar di Indonesia adalah kemunculan aplikasi Gojek. Gojek sebagai salah satu pelopor aplikasi layanan *on-demand* di Indonesia, menawarkan berbagai layanan seperti transportasi, pengiriman barang, hingga jasa pembayaran yang berbasis pada pekerja lepas atau pekerjaan tetap, yang dikenal sebagai "*driver*". Keberadaan *driver* dalam ekosistem ini sangat krusial, mereka merupakan elemen penting yang menjembatani antara pengguna layanan dan penyedia platform. Dalam ekosistem ini, telah terciptanya suatu model kerja baru yang menawarkan fleksibilitas yang tinggi dibandingkan dengan pekerjaan konvensional. Menurut Sari *et al.*, (2021) pengemudi cenderung memilih untuk mendaftar sebagai pengemudi ojek *online* karena pekerjaan ini menawarkan fleksibilitas. Selain itu, banyak yang memanfaatkan layanan transportasi *online* sebagai salah satu opsi untuk menambah pendapatan, baik sebagai pekerjaan tetap maupun sampingan.

Terdapat dua layanan dalam aplikasi Gojek yang paling banyak digunakan adalah Gojek Motor (GoRide) dan Gojek Mobil (GoCar). GoCar sendiri merupakan layanan transportasi dengan kendaraan roda empat yang dipesan secara *online* melalui aplikasi Gojek. Dalam layanan ini, Gojek menyediakan beberapa pilihan yang ditawarkan, yaitu GoCar Reguler, GoCar Hemat, GoCar Comfort, GoCar XL, GoCar Prioritas, GoBlueBird, dan GoCar Luxe. Layanan ini dirancang untuk memberikan penumpang banyak alternatif pilihan yang sesuai dengan kebutuhan. Tetapi kendaraan yang dipakai memiliki kesamaan dalam hal usia kendaraan, rata-rata tidak lebih dari lima tahun, terhitung dari waktu mitra *driver*

mendaftar. Kriteria ini dipilih untuk memastikan bahwa kendaraan tetap dalam kondisi baik dan nyaman untuk perjalanan (Linda, 2024).

Menurut David M. L. Tobing selaku Ketua Konsumen Indonesia (KKI) dalam KRJogja.com (2019) mengatakan bahwa tren penggunaan layanan transportasi *online* yang paling banyak diminati adalah Gojek. Gojek tidak hanya menonjol dengan mitra *driver* GoRide, namun juga dengan mitra *driver* GoCar. Dalam hal menegakkan hak konsumen, Gojek dinilai lebih tinggi. Ia juga mengatakan "Di antara pengguna layanan taksi *online*, Gojek lebih banyak dipilih oleh konsumen dibandingkan Grab di semua bidang, yaitu dalam hal harga yang terjangkau (54%), aspek keselamatan (59%), keandalan layanan (60%), sikap ramah (57%), serta kenyamanan dan kebersihan (59%)" (KRJogja, 2019).



Gambar 1.1 Jumlah Mitra Pengemudi Gojek Berkurang Akhir Tahun 2024

Sumber: <https://databoks.katadata.co.id>

Pada Gambar 1.1, riset yang dilakukan oleh PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk memperkirakan bahwa pada akhir tahun 2024, mereka akan memiliki sekitar 3 juta mitra pengemudi, termasuk kendaraan, taksi, dan ojek *online* (ojol). Angka ini sedikit lebih rendah dari 3,1 juta yang dilaporkan pada akhir tahun 2023. Pengurangan area operasional Gojek menjadi salah satu penyebab penurunan jumlah mitra pengemudi ini. Gojek sebelumnya beroperasi di Indonesia, Singapura, dan Vietnam dari tahun 2021 – 2023. Namun, pada kuartal terakhir tahun 2024, Gojek hanya mampu beroperasi di Singapura dan Indonesia. Fenomena ini disebabkan oleh kondisi kerja yang tidak baik seperti kurangnya perlindungan bagi para pekerja, durasi kerja yang terlalu lama, pendapatan yang rendah dan tidak

menentu, tidak adanya serikat pekerja yang diakui secara resmi, terbatasnya layanan asuransi kesehatan dan kecelakaan, serta berbagai hambatan yang berkaitan dengan gender bagi perempuan pekerja (Ahdiat, 2025).

Pendapatan *driver GoCar* memiliki keterkaitan erat dengan beberapa faktor salah satunya jam kerja. Jam kerja merupakan suatu curahan jam yang dikeluarkan oleh seorang individu untuk bekerja dan mendapatkan upah (Wenehenubun *et al.*, 2023). Pendapat ini sama halnya dengan penelitian yang dilaksanakan oleh Wanda & Prasetyanta (2021) bahwa jam kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Pada variabel jam kerja, memungkinkan seorang *driver* untuk menyesuaikan jam kerja dengan kondisi fisik dan kebutuhan pribadi mereka sehingga pekerjaan ini bisa sangat fleksibel dan sesuai dengan keinginan para *driver*. Fleksibilitas dari jam kerja ini memberikan kebebasan bagi *driver* untuk menentukan berapa lama mereka ingin bekerja atau ingin beristirahat. Pendapat ini berbeda dengan penelitian oleh Wenehenubun *et al.*, (2023) dimana jam kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Meskipun *driver* telah bekerja dalam jam sibuk, hal ini belum tentu berpengaruh sebab dengan jumlah *driver* yang terlalu banyak dan jumlah penumpang yang fluktuatif, menyebabkan jam kerja tidak sepenuhnya mempengaruhi jumlah pendapatan akan menjadi lebih banyak. Hal ini menyebabkan seorang *driver* bekerja diluar jam batas maksimal untuk mendapatkan pendapatan yang sesuai dengan harapan. Peningkatan jam kerja yang berlebihan juga dapat berdampak negatif terhadap kesehatan *driver* dinilai kurang efektif yang dapat mengurangi pendapatan dan efisiensi dalam jangka panjang.

Tip konsumen atau sumbangan sukarela yang diberikan oleh pelanggan adalah jenis kompensasi secara tidak resmi dan bonus tip konsumen tidak ada dalam sistem gaji formal yang sering kali menjadi sumber penghasilan tambahan bagi pekerja di sektor informal, contohnya *driver* layanan transportasi *online* (Fernandez *et al.*, 2024). Dalam buku *The New Grolier International Dictionary of The English Language* (1976), bonus tip konsumen dinyatakan sebagai “*a small present of money bestowed for services, as to a porter, cab driver, or waiter*”. Dengan kata lain, sejumlah uang yang diberikan sebagai bonus atas layanan dikenal sebagai tip konsumen, contohnya kepada petugas pengangkut barang di hotel, pengemudi

taksi, atau kepada pelayan di restoran. Praktik pemberian tip konsumen biasanya terjadi di industri jasa, seperti restoran dan hotel, sebagai bentuk apresiasi pelanggan atas pelayanan yang memuaskan. Namun, dalam konteks layanan transportasi *online* seperti Gojek, tip konsumen merupakan fenomena yang relatif baru. Fitur pemberian tip konsumen di aplikasi Gojek mulai diperkenalkan beberapa tahun lalu, memungkinkan pelanggan memberikan uang tambahan kepada *driver* setelah perjalanan selesai, baik secara tunai maupun melalui sistem pembayaran digital di aplikasi (Husein *et al.*, 2022). Fitur baru *Tipping* dalam aplikasi oleh beberapa perusahaan transportasi *online* seperti Gojek pada 2018 dan Grab 2019. Husein juga menjelaskan bahwa konsumen dermawan akan memberikan tip dari sisa uang kembalian kepada pengemudi setelah menerima layanan. Bonus tip konsumen yang diterima berhubungan dengan kualitas pelayanan, ketepatan waktu, serta sikap *driver* terhadap pelanggan untuk mendapatkan tip konsumen yang lebih besar. Selain itu, tip konsumen juga mempercepat pencapaian target pendapatan harian, di mana pekerja cenderung menyesuaikan jam kerja mereka berdasarkan target keuangan yang ingin dicapai.

Insentif merupakan suatu bentuk imbalan berupa gaji, upah, dan penghargaan kepada karyawan berdasarkan kontribusinya terhadap tujuan perusahaan (Putra *et al*, 2023). Menurut penelitian Prasetyo & Yasa (2024) yang berpendapat bahwa insentif memberi pengaruh yang positif dan signifikan secara parsial terhadap pendapatan pengemudi Gojek. Seorang *driver* yang mendapatkan insentif akan cenderung bekerja lebih giat, efisien, dan disiplin yang dapat meningkatkan motivasi untuk menambah pendapatan mereka. Gojek juga memberikan bonus bagi *driver* yang memenuhi target perjalanan, memiliki rating tinggi, atau bekerja dalam jam sibuk. Maka dari itu, insentif atau bonus yang tinggi dapat memotivasi dan mendorong *driver* untuk mendapatkan pendapatan yang lebih banyak. Tetapi dalam penelitian lain menunjukkan hasil sebaliknya, menurut Putra & Yudha (2023) berpendapat bahwa variabel insentif secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver* Gojek. Variabel insentif Gojek mengalami kesulitan dan tidak berpengaruh sepenuhnya karena terbatasnya order dari penumpang. Insentif yang menurun dan pembatasan waktu akibat pandemi

akan mengurangi pendapatan pengemudi. Untuk memastikan tidak ada pihak yang dirugikan oleh pihak lain, pengemudi Gojek seharusnya diikutsertakan dalam pengambilan keputusan untuk mengubah insentif yang ditawarkan kepada mereka.

Tabel 1.1 Perbandingan 5 Kabupaten/Kota dengan Jumlah Penduduk Tertinggi di Jawa Timur, 2025

Kota/Kabupaten	Jumlah Penduduk (Ribu)
Kota Surabaya	2.931.611
Malang	2.755.438
Jember*	2.620.135
Sidoarjo	2.193.692
Banyuwangi	1.764.540

Sumber: Badan Pusat Statistika, 2025 (diolah)

Tabel 1.1 menunjukkan bahwa data dari Badan Pusat Statistika 2025 (BPS, 2025), Kabupaten Jember menjadi salah satu daerah dengan jumlah penduduk terbesar ke-3 di Provinsi Jawa Timur dengan jumlah penduduk 2.620.135 jiwa. Jumlah warga yang banyak ini menunjukkan peluang pasar yang besar, baik dari segi kebutuhan konsumen maupun ketersediaan tenaga kerja. Dengan jumlah penduduk yang banyak, hal ini menjadi alasan Gojek untuk berekspansi ke Kabupaten Jember. Selain itu, Kabupaten Jember menjadi kawasan yang strategis untuk para *driver* karena terdapat beberapa kampus besar yang ada di daerah ini.

Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan diatas, maka dibutuhkan penelitian lebih lanjut untuk menganalisis pendapatan yang didapatkan oleh seorang *driver*. Dengan kata lain, pendapatan *driver* ojek *online* memiliki fleksibilitas. Oleh karena itu, peneliti ingin meneliti terkait jam kerja, tip konsumen dan insentif yang mempengaruhi pendapatan *driver* ojek *online* terutama *driver GoCar* sebagai mitra dari aplikasi di Kabupaten Jember. Peneliti memilih variabel tersebut karena keterbatasan waktu dan tenaga serta signifikansi berdasarkan studi penelitian terdahulu. Selain itu, peneliti juga menambahkan objek yang belum dibahas secara signifikan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh jam kerja terhadap pendapatan yang diperoleh seorang *driver GoCar*?
2. Bagaimana pengaruh tip konsumen terhadap pendapatan yang diperoleh seorang *driver GoCar*?
3. Bagaimana pengaruh insentif terhadap pendapatan yang diperoleh seorang *driver GoCar*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis keterkaitan pengaruh jam kerja terhadap pendapatan yang diterima oleh *driver GoCar*
2. Untuk menganalisis keterkaitan pengaruh tip konsumen terhadap pendapatan yang diterima oleh *driver GoCar*
3. Untuk menganalisis keterkaitan pengaruh insentif terhadap pendapatan yang diterima oleh *driver GoCar*

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi berbagai pihak, baik dalam ranah akademik, ataupun praktis.

1. Manfaat Teoritis

1. Memberikan kontribusi terhadap kajian ekonomi tenaga kerja, khususnya dalam sektor ekonomi yang berbasis platform digital.
2. Memperluas pemahaman terkait faktor-faktor yang mempengaruhi dalam kestabilan karir pekerja di sektor informal.

2. Manfaat Praktis

1. Memberikan wawasan bagi *driver* Gojek mengenai strategi kerja yang optimal kestabilan karir untuk jangka yang panjang.
2. Memberikan informasi bagi perusahaan yang serupa dengan Gojek dalam merancang kebijakan insentif dan kesejahteraan bagi mitra *driver*.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Pendapatan

Teori Milton Friedman (1957) membagi pendapatan masyarakat menjadi dua kelompok: pendapatan permanen (*permanent income*) dan pendapatan sementara (*transitory income*), menurut Mankiw (2003:233) dalam (Hanum, 2017). Pendapatan yang diperoleh dalam jangka waktu tertentu dan selalu dapat diantisipasi sebelumnya dikenal sebagai pendapatan permanen. Sebaliknya, pendapatan sementara adalah bentuk pendapatan yang tidak dapat diprediksi dan tidak selalu diperoleh dalam jangka waktu tertentu. Salah satu definisi pendapatan adalah seluruh jumlah uang yang diperoleh suatu negara atau individu selama periode waktu tertentu (Reksoprayitno, 2004:83).

Pendapatan dalam arti ekonomi adalah imbalan yang didapatkan atas tenaga atau jasa yang telah dikeluarkan dengan menggunakan unsur-unsur produksi oleh sector rumah tangga dan perusahaan. Sebagaimana dinyatakan oleh Soekarttawi (2002) dalam Hasmawati *et al.* (2023), aspek-aspek produksi ini dapat berupa keuntungan, sewa, bunga, gaji, atau upah. Pendapatan akan memengaruhi jumlah yang dikonsumsi. Konsumsi komoditas akan meningkat seiring dengan uang, dan kekhawatiran tentang kualitasnya juga akan muncul.

2.1.2 Teori Efektivitas Waktu

Menurut Fathorrazi *et al.*, (2022) jam kerja merupakan jam yang dihabiskan oleh orang usia produktif untuk melakukan kegiatan terkait pekerjaan setiap hari. Menurut David J. Lawles (1972) dalam Gibson *et al.*, (2019:25) menjelaskan bahwa teori efektivitas waktu biasanya dilihat sebagai tingkat pencapaian tujuan pekerjaan dan operasional pada jangka waktu tertentu. Suatu pekerjaan dapat dianggap efektif jika diselesaikan dengan mempertimbangkan waktu dan tenaga (Permatasari *et al.*, 2016). Dalam konteks jam kerja, *driver GoCar* dapat bekerja sesuai dengan kebutuhan mereka sendiri. Fleksibilitas kerja ini memungkinkan *driver* untuk menyesuaikan waktu kerja dengan kebutuhan pribadi dan permintaan pasar. Menurut Permatasari (2016:27) Kemampuan suatu perusahaan atau individu untuk mengubah jam kerja dengan cepat dan efisien dijelaskan oleh fleksibilitas kerja.

Menurut Cahyani *et al.*, (2024) menjelaskan bahwa pendapatan *driver* Gojek sangat bergantung pada jumlah jam kerja yang mereka lakukan. Semakin banyak jam kerja yang dihabiskan seorang *driver* untuk mendapatkan penumpang, maka semakin banyak pendapatan yang akan mereka peroleh. Sebaliknya, semakin sedikit jam kerja yang dihabiskan seorang *driver* untuk mendapatkan penumpang, semakin sedikit pula pendapatan yang akan mereka peroleh. Oleh karena itu, pengaruh jumlah jam kerja terhadap pendapatan *driver* GoCar dapat dikatakan sangat besar.

2.1.3 Teori Hadiah

Tip konsumen adalah bentuk kompensasi yang secara sukarela diberikan oleh pelanggan kepada penyedia layanan sebagai pengakuan atas kualitas pelayanan. Dalam hal ini, tip konsumen diberikan oleh pelanggan untuk *driver* ojek *online* di luar biaya yang sudah ditetapkan oleh perusahaan Gojek. Teori Hadiah atau *Gift-Exchange Theory* menurut George A. Akerlof (1982) melalui artikelnya yang berjudul "*Labor Contracts as Partial Gift Exchange*". Dalam teori ini, Akerlof menyatakan bahwa hubungan ekonomi sering kali mencakup pertukaran sosial yang berupa "hadiah", yaitu pemberian yang dilakukan secara sukarela oleh satu pihak dan kemudian dibalas dengan peningkatan usaha atau kualitas kerja dari pihak yang lainnya. Hadiah tidak selalu berupa barang fisik; ia bisa berupa penghargaan yang tidak wajib dan timbul dari rasa apresiasi serta norma sosial. Inti gagasan dari konsep ini adalah bahwa sumbangan yang dilakukan secara sukarela menimbulkan rasa saling membalas, yang merupakan dorongan moral untuk memberikan tanggapan positif, sehingga dapat meningkatkan produktivitas meskipun tidak ditetapkan dalam peraturan resmi (Akerlof, 1984:80).

Dalam konteks pekerja informal, kompensasi dalam bentuk tip konsumen dapat berfungsi sebagai upah efisiensi karena memberikan penghargaan langsung berdasarkan kualitas layanan yang *driver* berikan. *Driver* layanan transportasi *online* seperti Gojek, meskipun tidak terikat dalam hubungan kerja resmi, akan menunjukkan reaksi positif terhadap tip konsumen ini dengan meningkatkan kualitas layanan mereka. Tip konsumen dapat berfungsi sebagai dorongan dari luar yang mendorong pengemudi untuk memberikan layanan yang lebih baik, lebih

sopan, atau lebih cepat, yang pada akhirnya mempengaruhi jumlah pesanan dan total pendapatan. Meski jumlahnya bervariasi dan tidak selalu ada dalam setiap transaksi, tip konsumen dapat menjadi tambahan penghasilan bagi *driver*.

2.1.4 Teori Hierarki Kebutuhan

Faktor lain yang berpengaruh terhadap pendapatan adalah insentif. Insentif pada umumnya bergantung pada beberapa faktor, seperti sistem pengupahan yang diterapkan, jenis pekerjaan, dan kebijakan perusahaan Gojek. Menurut Abraham Maslow (1943) dalam Putra & Yudha (2023), mengemukakan bahwa insentif menurut teori hierarki kebutuhan merupakan suatu bentuk imbalan yang dapat memuaskan kebutuhan fundamental, seperti keinginan akan rasa aman dan terlindungi yang dapat terpenuhi jika seseorang memiliki cukup uang. Dampak insentif juga dapat meningkatkan kinerja individu dalam meningkatkan pendapatannya. Ini berarti bahwa kinerja individu akan meningkat seiring dengan insentif yang lebih besar. Hal ini juga berpengaruh terhadap akuntabilitas dan motivasi kepada *driver GoCar* untuk meningkatkan mutu dan volume hasil kerja mereka.

Menurut Hasmawati *et al.* (2023) mengatakan pengemudi yang bekerja lebih lama biasanya menghasilkan lebih banyak pendapatan daripada mereka yang bekerja lebih sedikit secara keseluruhan, khususnya jika *driver* bekerja di jam padat. Hasmawati menjelaskan bahwa setiap poin berlian yang diperoleh dapat digunakan untuk menghitung nilai insentif uang. Pendapatan harian *driver* berhubungan langsung dengan nilai poin berlian yang didapatkan. *Driver* akan lebih mudah menerima pesanan jika peta aplikasi menunjukkan area hotspot yang sibuk dengan tanda merah. *Driver* akan menerima lebih banyak poin berlian pada jam-jam tertentu untuk mencapai bonus insentif maksimum yang ditawarkan perusahaan.

2.2 Hubungan Antar Variabel

2.2.1 Hubungan faktor Jam Kerja terhadap Pendapatan *Driver GoCar*

Salah satu faktor yang mempengaruhi pendapatan adalah jam kerja seseorang. Menurut Fathorrazi *et al.*, (2022) Jam kerja merupakan jam yang dihabiskan oleh orang usia produktif untuk melakukan kegiatan terkait pekerjaan setiap hari. Di luar waktu makan dan istirahat, pekerjaan dapat dilakukan kapan saja, baik siang

maupun malam. Menurut studi ini, jam kerja memiliki pengaruh besar terhadap pendapatan, dan sebagian orang percaya bahwa peluang mereka untuk menghasilkan uang meningkat seiring dengan jumlah jam yang mereka habiskan untuk kegiatan perdagangan dan produksi.

Fleksibilitas jadwal mencakup pengaturan kerja yang fleksibel, yang memungkinkan karyawan untuk memilih kapan dan di mana mereka bekerja, baik secara formal maupun informal (Carlson *et al.*, 2010). Hal ini memberi karyawan kebebasan untuk memilih kapan, dan berapa lama mereka bekerja (fleksibilitas waktu, dan pengaturan waktu). Beberapa tanda fleksibilitas kerja yaitu, berapa lama (fleksibilitas waktu). Kemampuan karyawan untuk menyesuaikan jadwal kerja mereka sendiri dikenal sebagai "fleksibilitas dalam berapa lama" atau "fleksibilitas waktu." Situasi ini memberi karyawan otonomi untuk memilih berapa lama mereka akan bekerja, seperti halnya *driver* yang bebas memilih berapa lama mereka bekerja. Pekerjaan yang sangat fleksibel, seperti *driver*, menunjukkan bagaimana fleksibilitas kerja dapat memberi orang lebih banyak kebebasan untuk mengatur jadwal, lokasi, dan metode kerja mereka agar sesuai dengan kebutuhan dan preferensi mereka sendiri (Permatasari *et al.*, 2016).

2.2.2 Hubungan faktor Tip Konsumen terhadap Pendapatan *Driver GoCar*

Dalam konteks *ride-hailing*, tip konsumen dari pelanggan dapat dianggap sebagai bentuk kompensasi tambahan yang sifatnya sukarela dan berbeda dari tarif resmi. Pendapatan yang lebih tinggi dari tarif umum dapat berfungsi sebagai alat pendorong motivasi yang efektif, meskipun hal ini bukan bersumber dari platform Gojek. *Driver* yang mendapatkan tip konsumen cenderung lebih terdorong untuk memberikan pelayanan yang berkualitas seperti ramah, aman, dan tepat waktu, karena mereka memandang tip konsumen ini sebagai ungkapan penghargaan instan untuk hasil kerja mereka (Aisyah *et al.*, 2024).

Menurut Novak dalam Gozmodo (2024) tip konsumen pada layanan *ride-hailing* relatif rendah sekitar satu dari empat perjalanan saja yang menghasilkan tip konsumen, tetapi ketika tip konsumen tersedia, mereka meningkatkan motivasi *driver* untuk menjaga performa layanan demi memperoleh penerimaan tambahan yang bersifat tidak menentu namun signifikan secara finansial. Tip konsumen yang

didapatkan oleh *driver GoCar* secara langsung meningkatkan pendapatan harian mereka, yang membuat hal ini menjadi bagian penting dari total pendapatan *driver* ketika tarif dasar dan insentif dari platform sering kali tidak mampu menutupi biaya operasional. Dengan adanya uang tip konsumens ini, *driver* dapat meningkatkan produktivitas, terutama dalam situasi di mana pendapatan yang tidak menentu.

2.2.3 Hubungan faktor Insentif terhadap Pendapatan *Driver GoCar*

Menurut Usman (2021) salah satu komponen kompensasi yang dapat memenuhi kebutuhan pokok adalah insentif. Jika seseorang memiliki cukup uang, kebutuhan kebutuhan dasar berupa rasa aman dan keamanan akan terpenuhi. Maka dari itu, kebutuhan pokok akan terpenuhi dari pendapatan yang diperoleh dari insentif. Hal ini dibuktikan bahwa mayoritas tanggapan responden dalam penelitian ini setuju atau sangat setuju dengan setiap item pernyataan untuk variabel insentif yang semakin mendukung. *Driver* dengan total poin tinggi dapat menerima insentif dan bonus dari sejumlah layanan ojek *online*.

Perusahaan seperti Gojek memberikan bonus bagi *driver* yang memenuhi target perjalanan dalam satu hari, memiliki rating tinggi serta ulasan yang baik atau bekerja pada jam sibuk. Insentif ini bisa dalam bentuk komisi tambahan, hadiah harian, atau peluang untuk menerima tambahan pendapatan. Pendapatan *driver* dapat meningkat dengan mendapatkan lebih banyak insentif dan bonus. Total poin yang tinggi juga dapat membuka lebih banyak peluang promosi bagi *driver*. Tetapi, kembali lagi pendapatan seorang *driver* sangatlah fluktuatif tergantung jumlah penumpang, kondisi ekonomi, dan kebijakan dari perusahaan. Jika jumlah *driver* terus meningkat tetapi permintaan tetap, maka penghasilan akan mengalami penurunan meskipun *driver* memiliki semangat yang tinggi (Prasetyo & Yasa, 2024).

2.3 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Judul & Penulis	Variabel Penelitian	Metode Analisis	Hasil (Kesimpulan)	
			Data		
1.	Analisis Pendapatan Driver Gojek Pada Saat Pandemi Covid 19 Di Kota Denpasar Putra & Yudha (2023)	Usia (X_1), Pengalaman Kerja (X_2), Insentif (X_3), Jam Kerja (X_4), Tingkat Pendidikan (X_5), Tarif (X_6), Jumlah Poin (X_7), Jumlah Transaksi (X_8), Pendapatan (Y)	Regresi Berganda	Linier	Usia (X_1) secara parsial berpengaruh yang signifikan dan berdampak positif terhadap Pendapatan (Y), Pengalaman Kerja (X_2) secara parsial berpengaruh yang signifikan dan berdampak positif terhadap Pendapatan (Y), Insentif (X_3) secara parsial tidak berpengaruh signifikan dan berdampak negatif terhadap Pendapatan (Y), Jam Kerja (X_4) secara parsial berpengaruh yang signifikan dan berdampak positif terhadap Pendapatan (Y), Tingkat Pendidikan (X_5) secara parsial tidak berpengaruh signifikan dan berdampak negatif terhadap Pendapatan (Y), Tarif (X_6) secara parsial berpengaruh yang signifikan dan berdampak positif terhadap Pendapatan (Y), Jumlah Poin (X_7) secara parsial berpengaruh yang signifikan dan berdampak positif terhadap Pendapatan (Y), Jumlah Transaksi (X_8) secara parsial berpengaruh yang signifikan dan berdampak positif terhadap Pendapatan (Y).
2.	<i>Analysis of Factors Affecting Go-Jek Driver Income during the Covid-19 Pandemic in Denpasar City</i> Kurniawan &	Insentif (X_1), Jam Kerja (X_2), Pengalaman Kerja (X_3), Pendapatan (Y), Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (Z).	Analisis Moderasi (MRA)	Regresi	Insentif (X_1) secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan (Y), Jam Kerja (X_2) secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan (Y), Pengalaman Kerja (X_3) secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan (Y). Pemberlakuan PPKM (Z) secara parsial berpengaruh negatif terhadap Pendapatan (Y).

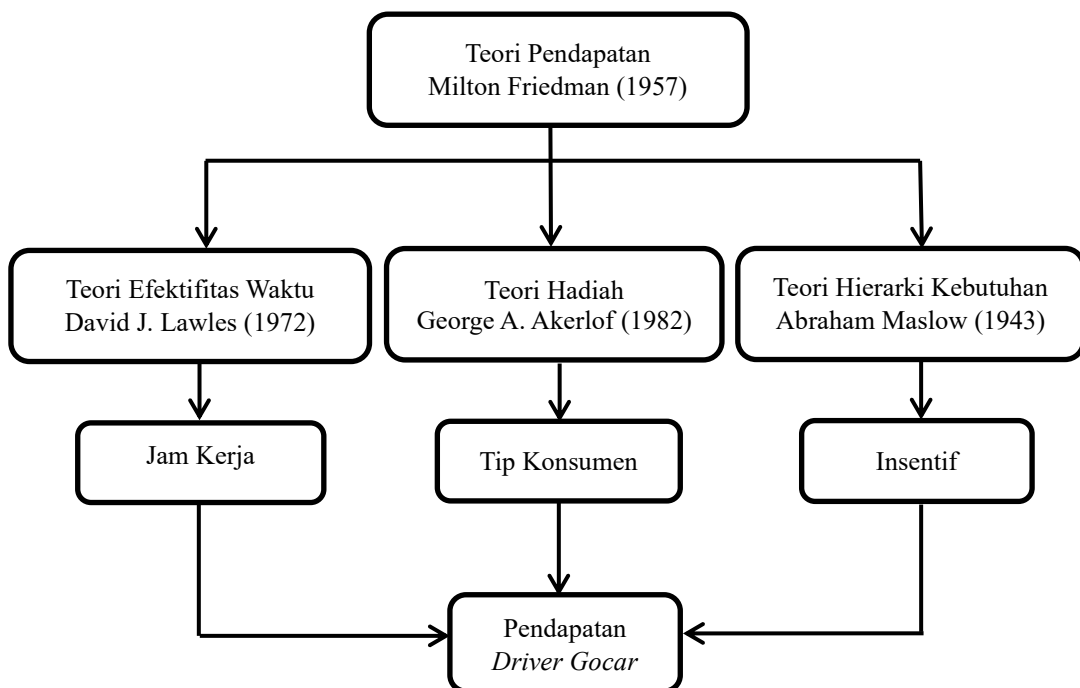
Marhaeni (2023)					
3.	Analisis Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja, dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan <i>Driver</i> Ojek Online di Kota Yogyakarta Wanda & Prasetyanta (2021)	Pengalaman Kerja (X_1), Jam Kerja (X_2), Jumlah Orderan (X_3), Pendapatan (Y).	Regresi Berganda	Linier	Pengalaman kerja (X_1) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan (Y), Jam kerja (X_2) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan (Y), Jumlah orderan (X_3) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan (Y).
Usman (2021)					
4.	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Drive Go-Ride pada Masa Pandemi Covid-19 di Gorontalo Usman (2021)	Insentif (X_1), Jumlah Transaksi Jasa (X_2), Flextime (X_3), Pendapatan (Y)	Regresi Berganda	Linier	Insentif (X_1) berpengaruh positif terhadap Pendapatan (Y), Jumlah Transaksi Jasa (X_2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan (Y), Flextime (X_3) berpengaruh positif terhadap Pendapatan (Y)
5.	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan <i>Driver</i> Transportasi Online di Kota Pangkalpinang	Jam Kerja (X_1), Umur (X_2), Pendidikan (X_3), Pengalaman Kerja (X_4), Pendapatan (Y)	Regresi Berganda	Linier	Jam Kerja (X_1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan (Y), Umur (X_2) berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Pendapatan (Y), Pendidikan (X_3) berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Pendapatan (Y), Pengalaman Kerja (X_4) berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap Pendapatan (Y).

Mirza Sari, Devi
Valeriani, Aning
Kesuma (2021)

-
- | | | | | | |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6. | Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan <i>Driver</i> Go-Jek di Kota Yogyakarta
Aan Cahya Kurnia (2018) | Jam Kerja (X_1), Tingkat Pendidikan (X_2), Lama Kerja (X_3), Jarak Pick Up (X_4), <i>Smartphone</i> (X_5), Kerja Perbulan (X_6), Pendapatan (Y) | Regresi Berganda | Linier | Jam Kerja (X_1) berpengaruh positif dan signifikan pada Pendapatan (Y), Tingkat Pendidikan (X_2) berpengaruh positif dan tidak signifikan pada Pendapatan (Y), Lama Kerja (X_3) berpengaruh positif dan signifikan pada Pendapatan (Y), Jarak <i>Pick Up</i> (X_4) berpengaruh negatif dan berpengaruh signifikan pada Pendapatan (Y), <i>Smartphone</i> (X_5) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan (Y), Kerja Perbulan (X_6) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan (Y). |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

2.4 Kerangka Konseptual

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan tiga variabel bebas, dan satu variabel terikat. Jam kerja (X_1) sebagai variabel bebas pertama, kemudian tip konsumen (X_2) merupakan variabel bebas kedua, lalu yang terakhir insentif (X_3) merupakan variabel bebas ketiga. Pendapatan dalam penelitian ini berperan sebagai variabel terikat. Berdasarkan penjelasan kerangka konseptual diatas, maka dapat diilustrasikan dalam bentuk gambar kerangka konseptual tersebut sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual ini menggabungkan empat teori utama yang saling berkaitan untuk menerangkan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan. Teori pendapatan yang diungkapkan oleh Milton Friedman (1957) menjelaskan bahwa pendapatan dipengaruhi oleh jam kerja, tip konsumen, dan insentif, yang ketiganya berfungsi sebagai variabel independen. Teori efektivitas waktu oleh David J. Lawles (1972) menekankan bahwa penggunaan waktu dengan efisien, termasuk jam kerja yang produktif dapat meningkatkan pendapatan. Sementara itu, teori hadiah menurut George A. Akerlof (1982) berargumen bahwa hubungan ekonomi sering kali mencakup pertukaran sosial yang berupa "hadiah", yaitu

pemberian yang dilakukan secara sukarela oleh satu pihak dan kemudian dibalas dengan peningkatan usaha atau kualitas kerja dari pihak yang lainnya. Lalu, teori hierarki kebutuhan oleh Maslow (1943) juga memberikan penjelasan tentang peran insentif tidak hanya sebagai dorongan finansial tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan psikologis. Secara keseluruhan, ketiga variabel yaitu jam kerja, tip konsumen, dan insentif berperan sebagai pendorong yang berpengaruh langsung maupun tidak langsung terhadap tingkat pendapatan *driver GoCar*.

2.5 Hipotesis

Berdasarkan penjelasan tentang landasan teori, tinjauan empiris, serta kerangka konseptual diatas, hipotesis dalam penelitian ini yaitu:

1. Jam kerja memiliki pengaruh positif terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember.
2. Tip konsumen memiliki pengaruh positif terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember.
3. Insentif memiliki pengaruh positif terhadap *driver GoCar* di Kabupaten Jember.

BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

3.1.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan teknik kuantitatif, yang mengkaji hubungan antar variabel untuk menguji teori. Angka-angka yang membentuk data dapat dianalisis secara statistik. Pendekatan ini menekankan pada pengukuran yang objektif, pengumpulan data yang terstandar, serta penerapan analisis statistik untuk menguji hipotesis atau menjelaskan suatu fenomena. Pendekatan kuantitatif juga disebut sebagai metode ilmiah yang memenuhi prinsip-prinsip ilmiah, meliputi bersifat konkrit, objektif, sistematis, terukur, dan rasional (Sugiyono, 2019:7).

3.1.2 Unit Analisis

Unit analisis adalah satuan yang diperhitungkan sebagai komponen yang diamati. Dalam penelitian ini, unit analisis yang dipergunakan yaitu *driver GoCar* dari Gojek yang dikenal sebagai penyedia transportasi *online* terbesar yang beroperasi di Kabupaten Jember dengan tiga wilayah kecamatan yaitu Kecamatan Sumbersari, Kecamatan Kaliwates, dan Kecamatan Patrang karena ketiga wilayah tersebut merupakan pusat keramaian yang ada di Kabupaten Jember yang bekerja kurang lebih selama 6 bulan. Usia *driver* yang akan menjadi responden adalah 18–64 tahun. Data akan diambil dengan memberikan pengarahan kepada *driver* untuk menjawab sejumlah pertanyaan yang berkaitan dengan pendapatan *driver GoCar* dengan diukur menggunakan variabel jam kerja, tip konsumen, dan insentif dengan cara membagikan kuesioner dan wawancara secara langsung.

3.1.3 Jenis dan Metode Pengambilan Data

Menurut Sugiyono (2019:297) data primer yaitu sumber data yang dilakukan secara langsung. Untuk memperoleh data primer, dilakukan survei dengan melakukan pengambilan data pada responden. Jenis data yang akan diambil berkaitan dengan variabel penelitian yaitu jam kerja, tip konsumen, dan insentif yang dimiliki oleh *driver GoCar* yang beroperasi di Kabupaten Jember.

Metode pengambilan data dalam penelitian ini mempergunakan teknik wawancara dan kuesioner. Pendekatan wawancara dilakukan dengan melampirkan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan variabel yang diteliti. Dalam penelitian

ini juga melampirkan kuesioner yang telah disusun untuk mengajukan serangkaian pertanyaan kepada responden guna mengumpulkan data. Untuk mempermudah pengumpulan data, peneliti melakukan penyebaran kuesioner dengan cara *online* dan *offline*.

3.1.4 Identifikasi Variabel

Menurut Sugiyono (2019:69) berdasarkan fungsi variabel dalam hubungan antar variabel, sehingga dapat dibedakan macam-macam variabel penelitian sebagai berikut:

1. Variabel dependen

Variabel dependen adalah variabel yang dipengaruhi atau dipengaruhi oleh keberadaan variabel independen. Istilah variabel output, kriteria, dan konsekuensi sering digunakan untuk menggambarkan variabel dependen. Pendapatan *driver GoCar* merupakan variabel dependen dalam penelitian ini.

2. Variabel independen

Variabel yang memengaruhi atau menjelaskan variabel lain disebut sebagai variabel independen. Variabel independen sering dinamakan sebagai variabel prediktor. Dalam penelitian ini yang menjadi variabel independen yaitu jam kerja, tip konsumen, dan insentif.

3.2 Populasi dan Sampel

Populasi adalah kategori generalisasi yang terdiri dari item atau individu dengan atribut tertentu yang dipilih oleh peneliti untuk diperiksa dan kesimpulan dibuat darinya (Sugiyono, 2019:126). Penelitian ini memilih *driver GoCar* di Kabupaten Jember sebagai populasi yang diteliti. Metode pengambilan sampel yang diterapkan dalam penelitian ini yaitu *accidental sampling*. *Accidental sampling* yaitu metode untuk memilih sampel berdasarkan suatu kebetulan, yakni individu yang secara tidak sengaja bertemu dan dianggap memenuhi kriteria yang telah ditetapkan sebagai sumber data (Sugiyono, 2019:124). Adapun kriteria responden yang akan digunakan sebagai sampel diantaranya:

- a. Responden merupakan *driver GoCar*.
- b. Responden sudah bekerja selama kurang lebih 6 bulan.

- c. Responden berusia 18 – 65 tahun.
- d. Responden berdomisili di Kabupaten Jember.

Dalam penelitian ini, dapat ditentukan jumlah sampel yang akan diambil dengan mempergunakan rumus Lemeshow. Rumus Lemeshow digunakan untuk menentukan ukuran sampel saat ukuran populasi yang akan diselidiki tidak diketahui.

$$n = \frac{z^2 \cdot P(1 - p)}{d^2}$$

Dimana:

n = jumlah sampel

z^2 = nilai z pada kepercayaan 95% (1,96)

p = maksimal estimasi (0,5)

d = tingkat kesalahan/*sampling error* (10%)

$$n = \frac{(1,96)^2 \cdot 0,5}{0,01} = \frac{(3,8416)(0,25)}{0,01} = 96,4 \text{ dibulatkan menjadi } 100$$

Maka sampel minimal yang harus dihitung dalam penelitian ini sebanyak 96 responden yang selanjutnya dibulatkan menjadi 100 responden yang merupakan *driver GoCar* dan berada di Kabupaten Jember yang berada di tiga kecamatan (Sumbersari, Kaliwates, dan Patrang) masing-masing akan diambil sampel sebanyak 33 responden dan 1 responden pada tiga kecamatan, dan *driver* berusia 18–65 tahun. Menurut Subri (2014:59), tenaga kerja (*man power*) yaitu penduduk yang berada dalam rentang usia produktif (15-64 tahun) yang mampu menghasilkan barang dan jasa apabila dibutuhkan. Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan tenaga kerja yaitu para *driver GoCar* yang termasuk dalam kategori usia kerja tersebut. Namun, menurut hukum hanya individu yang berusia ≥ 17 tahun yang diperbolehkan untuk mengemudikan kendaraan dan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia. Hal ini juga sejalan dengan persyaratan untuk menjadi mitra Gojek *Car* yaitu umur minimum 18 tahun dan maksimal 65 tahun pada saat pendaftaran (*GoCar*, 2025).

3.3 Metode Analisis Data

Metode analisis data merupakan komponen krusial dalam sebuah penelitian, hal ini dikarenakan dengan menganalisis suatu data, informasi dapat diperoleh untuk menemukan jawaban dari suatu masalah dalam penelitian.

3.3.1 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda adalah metode yang digunakan dalam penelitian ini. Karena terdapat dua atau lebih variabel independen dalam penelitian ini, analisis regresi linier berganda digunakan untuk memastikan bagaimana variabel independen memengaruhi variabel dependen. Model umum untuk analisis regresi linier berganda adalah sebagai berikut:

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

Dimana Y adalah variabel tidak bebas (terikat)

Keterangan:

Y = pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember

X_1 = jam kerja

X_2 = tip konsumen

X_3 = insentif

β_0 = konstanta

β_1 = besarnya pengaruh jam kerja terhadap pendapatan *driver* Gojek

β_2 = besarnya pengaruh tip konsumen terhadap pendapatan *driver* Gojek

β_3 = besarnya pengaruh insentif terhadap pendapatan *driver* Gojek

e = *error term*

3.3.2 Uji Asumsi Klasik

Salah satu prasyarat dalam analisis regresi linier berganda yakni memenuhi uji asumsi klasik. Memenuhi asumsi BLUE (*Best Linear Unbiased Estimator*) merupakan salah satu cara untuk memenuhi uji asumsi klasik (Latan, 2013). Asumsi BLUE yang perlu dipenuhi adalah sebagai berikut:

1. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan untuk menentukan tidak adanya korelasi atau hubungan antara variabel independen satu dengan yang lain (Ghozali,

2017:107). Pengujian ini diketahui dari nilai *tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF) pada model regresi. Berikut syarat terjadinya multikolinearitas:

- a. Apabila nilai *tolerance* $> 0,100$ dan $VIF < 10,00$ berkesimpulan tidak mengalami gejala Multikolinearitas.
- b. Apabila nilai *tolerance* $< 0,100$ dan $VIF > 10,00$ berkesimpulan terjadi gejala Multikolinearitas.

2. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah proses yang digunakan untuk memastikan apakah nilai residu variabel independen dan dependen suatu model regresi memiliki distribusi normal (Ghozali, 2017:127). Model regresi yang baik ditunjukkan dengan berdistribusi normal atau mendekati normal. Perilaku residual dalam model penelitian diketahui dengan menggunakan uji normalitas. Uji *Kolmogorov-Smirnov* digunakan untuk menguji kenormalan. Setiap variabel diuji dengan asumsi bahwa jika masing-masing variabel memenuhi asumsi normalitas itu sendiri, maka semua variabel yang digabungkan juga dapat dikatakan memenuhi asumsi normalitas. Berikut ini adalah bagaimana urutan uji *Kolmogorov-Smirnov* digunakan dalam kriteria untuk pengujian ini:

- a. Apabila signifikan $> 0,05$ maka berkesimpulan data terdistribusi normal
- b. Apabila signifikan $< 0,05$ maka berkesimpulan data tidak terdistribusi normal

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk memastikan apakah varians residual berbeda antara dua pengamatan. (Ghozali, 2017:47). Jika varian tetap, maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Uji Glejser, yang mengamati regresi nilai absolut residual dengan variabel independen, diterapkan dalam uji heteroskedastisitas ini. Jika nilai probabilitas lebih dari 0,05 atau $> 0,05$, heteroskedastisitas dianggap tidak ada. Model regresi yang baik yaitu model yang tidak mempunyai heteroskedastisitas.

4. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi adalah uji yang memastikan apakah kesalahan residual pada periode t dan kesalahan pada periode $t-1$ atau periode sebelumnya terkait dalam model regresi linier (Ghozali, 2017:93). Apabila terdapat hubungan, maka bisa disimpulkan bahwa terdapat masalah autokorelasi. Autokorelasi terjadi karena pengamatan dilakukan secara berurutan dalam waktu dan memiliki hubungan satu sama lain. Model regresi yang baik adalah model yang tidak memiliki autokorelasi. Penelitian ini menggunakan uji *Durbin-Watson* (uji DW) untuk memastikan apakah autokorelasi merupakan masalah. Untuk autokorelasi tingkat satu (*first order autocorrelation*), uji *Durbin-Watson* mensyaratkan model regresi mengandung intersep (konstanta) dan tidak ada variabel asing yang ditempatkan di antara variabel independen.

Hipotesis berikut harus diuji:

H_0 : tidak terdapat autokorelasi ($\rho = 0$)

H_a : terdapat autokorelasi ($\rho \neq 0$)

Akan tetapi, uji autokorelasi dapat diabaikan pada penelitian ini. Uji autokorelasi hanya diterapkan pada data yang memiliki *time series* dan tidak diperlukan pada data *cross section* seperti dalam kuesioner pada penelitian ini, di mana semua variabel diukur secara bersamaan pada waktu yang sama. (Budi *et al.*, 2024)

3.3.3 Uji Statistik

Uji statistik digunakan untuk membuktikan hubungan antara variabel independen dan dependen. Oleh karena itu, pengujian dilakukan untuk melihat apakah hipotesis dapat diterima atau ditolak berdasarkan fakta yang ada. Uji statistik dilakukan sebagai berikut:

1. Uji F (Uji Simultan)

Uji statistik F juga disebut sebagai uji simultan digunakan untuk memastikan apakah setiap variabel independen dalam suatu model memiliki pengaruh secara keseluruhan terhadap variabel dependen, (Ghozali, 2017:22). Uji F digunakan untuk mengetahui apakah jam kerja, tip pelanggan, dan insentif

berpengaruh terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember. Berikut kriteria uji F:

- a. Apabila probabilitas signifikansi $\geq 0,05$ membuktikan H_1 ditolak.
- b. Apabila probabilitas signifikansi $< 0,05$ membuktikan H_1 diterima.

2. Uji t (Uji Parsial)

Uji t (*t-test*) digunakan untuk pengukuran koefisien regresi parsial. Dengan asumsi semua variabel independen lainnya tetap konstan, uji ini digunakan untuk menilai signifikansi secara individu kepada variabel independen dan dependen (Sugiyono, 2019:187). Uji parsial ini dipergunakan untuk mengetahui apakah setiap variabel yaitu jam kerja, tip konsumen, dan insentif memiliki pengaruh terhadap pendapatan.

Berikut ini adalah kriteria pengujian uji-t:

- a. Apabila probabilitas signifikansi $\geq 0,05$ membuktikan H_1 ditolak.
- b. Apabila probabilitas signifikansi $< 0,05$ membuktikan H_1 diterima.
- c. H_0 ditolak, sementara H_1 diterima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, yang menunjukkan bahwa variabel independen memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap variabel dependen secara parsial.

3. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) diterapkan guna menilai seberapa besar perubahan variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh model yang ada (Ghozali, 2017:21). Nilai koefisien determinasi berada dalam rentang dari nol hingga satu. Kemampuan variabel independen untuk menjelaskan perubahan variabel dependen sangat berkurang ketika nilai R^2 rendah. Angka mendekati satu berarti hampir semua informasi yang diperlukan untuk memprediksi perubahan variabel dependen telah tercakup oleh variabel independen. Nilai R^2 dipergunakan untuk menentukan jumlah regresi yang dapat menjelaskan variabel dependen.

3.4 Definisi Operasional

Definisi operasional yaitu proses pemberian makna untuk suatu variabel dengan menguraikan tindakan atau prosedur yang diperlukan untuk mengukur, mengklasifikasikan, atau bekerja dengan variabel tersebut. Dalam penelitian ini terdapat keterbatasan penelitian, maka untuk menghindari pemahaman yang tidak termasuk dalam permasalahan dapat dilakukan penjelasan secara definisi operasional dan pengukurannya dijelaskan diantaranya:

1. Pendapatan *driver GoCar* yang dimaksud dalam penelitian ini ialah pendapatan kotor yang diterima oleh *driver GoCar* sebelum dikurangi oleh biaya operasional. Pendapatan ini merupakan semua hasil tenaga serta jasa yang telah dikeluarkan oleh *driver* selama sebulan (RP/bulan).
2. Jam kerja yang dimaksud dalam penelitian ini adalah waktu yang digunakan oleh *driver GoCar* untuk bekerja serta menunggu orderan masuk. Variabel ini diukur dengan berapa jam *driver* tersebut melakukan aktivitas bekerja dalam satu minggu (jam/minggu).
3. Tip konsumen yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu sejumlah uang ekstra yang diberikan oleh pelanggan secara sukarela kepada *driver* di luar tarif resmi layanan. Variabel ini diukur dengan jumlah uang yang diterima dari tip konsumen dalam satu hari (RP/minggu).
4. Insentif yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu bonus yang didapatkan oleh *driver GoCar* dan diberikan oleh perusahaan Gojek. Insentif akan diterima oleh *driver* jika telah menyelesaikan target dan syarat-syarat yang telah ditentukan (RP/minggu).

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Penelitian

4.1.1 Kondisi Demografi Kabupaten Jember

Kabupaten Jember memiliki luas wilayah sekitar 3.293,34 km² dan terletak di wilayah tapal kuda provinsi Jawa Timur. Selain Samudra Hindia di selatan, wilayah ini juga berbatasan dengan Kabupaten Bondowoso di utara, Kabupaten Banyuwangi di timur, dan Kabupaten Lumajang di barat. Kabupaten Jember secara administratif terbagi menjadi 226 desa, 22 kelurahan, dan 31 kecamatan. Kabupaten Jember mempunyai kota administratif yang terdiri dari Kecamatan Kaliwates, Kecamatan Sumbersari, dan Kecamatan Patrang. Tetapi hal ini dihapus pada tahun 2001 dan kembali menjadi bagian dari Kabupaten Jember.

Selain Kota Surabaya dan kawasan Malang Raya, Kabupaten Jember merupakan salah satu pusat pengembangan pendidikan tinggi di provinsi Jawa Timur. Kabupaten Jember memiliki sejumlah perguruan tinggi negeri dan swasta telah menjadikan Jember sebagai kota tujuan bagi ribuan mahasiswa dari berbagai daerah di Indonesia. Konsentrasi kampus-kampus tersebut sebagian besar berada di wilayah perkotaan, khususnya di kecamatan Sumbersari, Kaliwates, dan Patrang. Tingginya aktivitas di wilayah kampus berdampak langsung pada dinamika sosial-ekonomi lokal. Pertumbuhan sektor jasa, perdagangan, kuliner, penyediaan tempat tinggal seperti kos dan kontrakan, serta transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek meningkat pesat di kawasan ini. Kehadiran mahasiswa yang membutuhkan mobilitas tinggi mendorong permintaan layanan transportasi daring sehingga kawasan Sumbersari, Kaliwates, dan Patrang dikenal sebagai titik layanan transportasi daring yang ramai di Kabupaten Jember.

4.1.2 Kondisi Sosial-Ekonomi Kabupaten Jember

Data dari Badan Pusat Statistika 2025 (BPS2025), Kabupaten Jember merupakan wilayah dengan jumlah penduduk terbanyak ketiga di Provinsi Jawa Timur, yakni sebanyak 2.620.135 jiwa. Besarnya jumlah penduduk tersebut menunjukkan adanya potensi pasar yang signifikan, baik dari sisi permintaan konsumen maupun ketersediaan tenaga kerja. Menurut Badan Pusat Statistika Kabupaten Jember (BPS, 2024), angkatan kerja di Kabupaten Jember pada Agustus

2024 terdiri dari 1,48 juta orang bekerja dan 49,42 ribu orang pengangguran. Badan Pusat Statistika per tahun 2024 juga menunjukkan jumlah tingkat pengangguran terbuka di Kabupaten Jember turun dari 4,01% pada tahun 2023 menjadi 3,23% pada tahun 2024. Dengan demikian, jumlah pengangguran terbuka di Kabupaten Jember berada pada kisaran 49–52 ribu orang. Angka ini menunjukkan bahwa meskipun terjadi perbaikan pasar tenaga kerja, masih terdapat tantangan dalam penyediaan lapangan kerja baru dan peningkatan kualitas sumber daya manusia di daerah ini. Faktor inilah yang menjadi salah satu pertimbangan Gojek untuk memperluas layanannya ke wilayah Jember.

4.2 Gambaran Umum Responden

4.2.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Pada umumnya pekerjaan seperti *driver GoCar* ini sama seperti pekerjaan taksi tetapi dengan bantuan teknologi. Jenis kelamin responden dalam penelitian ini tercantum pada tabel berikut:

Tabel 4.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi (jiwa)
Laki – Laki	94
Perempuan	6
Total	100

Sumber: data primer diolah, 2025.

Berdasarkan Tabel 4.1, diketahui bahwa mayoritas responden dalam penelitian ini adalah laki-laki, yang mencapai 94 orang, sedangkan responden perempuan hanya berjumlah 6 orang. Dari hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa pekerjaan sebagai *driver GoCar* di Kabupaten Jember lebih banyak diminati oleh pria. Hal ini sesuai dengan sifat pekerjaan transportasi *online* yang memerlukan mobilitas tinggi, keterampilan mengemudi di berbagai kondisi jalan, serta jam kerja yang fleksibel namun cenderung panjang, sehingga umumnya lebih banyak dijalankan oleh pria dan pekerjaan ini memiliki risiko lebih tinggi bagi perempuan.

4.2.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Pekerjaan

Status pekerjaan pada umumnya mengagambar apakah seseorang menjadikan suatu pekerjaan sebagai sumber pendapatan utama atau hanya sebagai pekerjaan sampingan. Dalam penelitian ini, status pekerjaan para *driver GoCar* ditetapkan berdasarkan peran mereka dalam menjadikan pekerjaan tersebut sebagai pekerjaan utama atau sampingan. Status pekerjaan responden dalam penelitian ini tercantum pada tabel berikut:

Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Pekerjaan

Status Pekerjaan	Frekuensi (jiwa)
Pekerjaan Tetap	57
Pekerjaan Sampingan	43
Total	100

Sumber: data primer diolah, 2025.

Berdasarkan Tabel 4.2, diketahui bahwa sebanyak 57 responden bekerja sebagai *driver GoCar* secara penuh (pekerjaan tetap), sementara 43 responden menjalani pekerjaan ini sebagai pekerjaan sampingan. Temuan ini menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai *driver GoCar* di Kabupaten Jember cukup menjanjikan, baik untuk orang-orang yang mencari penghasilan utama maupun bagi mereka yang ingin mendapatkan tambahan pendapatan di luar pekerjaan tetapnya. *Driver* yang menjadikan *GoCar* sebagai pekerjaan utama pada umumnya terdorong karena fleksibilitas waktu serta kemungkinan penghasilan yang dapat meningkat melalui intensitas kerja yang lebih tinggi. Sementara itu, *driver* yang bekerja sampingan umumnya berasal dari pekerjaan bidang lain tetapi menggunakan waktu luang mereka untuk mendapatkan penghasilan tambahan.

4.2.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Jam Kerja

Jam kerja pada umumnya telah ditetapkan oleh perusahaan untuk mitra pengemudi. Namun, dalam penelitian ini, jam kerja ditentukan oleh para *driver* sendiri sesuai dengan target dan preferensi pribadi mereka. Jam kerja responden dalam penelitian ini tercantum pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Jam Kerja

Jam Kerja	Frekuensi (jiwa)
< 10 jam (per minggu)	29
10-50 jam (per minggu)	27
> 50 jam (per minggu)	44
Total	100

Sumber: data primer diolah, 2025.

Pada Tabel 4.3 pada penelitian yang dilakukan, didapatkan responden sejumlah 100 dengan kriteria seorang *driver GoCar* yang berada di Kabupaten Jember, sebanyak 29 orang memiliki jam kerja kurang dari 10 jam per minggu. Hal ini membuktikan bahwa mereka bekerja di bawah jam kerja normal. Alasan yang mendasari jam kerja yang lebih singkat ini umumnya karena mereka menjadikan pekerjaan *driver GoCar* sebagai pekerjaan sampingan dan memiliki pekerjaan utama lain yang harus diurus sehingga tidak bisa mengemudi dalam yang waktu lama.

Selanjutnya, sebanyak 27 orang memiliki jam kerja antara 10–50 jam per minggu. Kelompok ini menunjukkan bahwa mereka bekerja mendekati jam kerja normal. Sebagian besar responden pada kategori ini menjadikan *GoCar* sebagai pekerjaan utama, namun dengan durasi yang relatif fleksibel karena menyesuaikan target atau kondisi fisik.

Sementara itu, 44 orang mempunyai jam kerja lebih dari 50 jam per minggu. Ini menunjukkan bahwa mayoritas responden justru bekerja di atas jam kerja normal. Alasan yang paling umum adalah karena mereka menjadikan *GoCar* sebagai sumber penghasilan utama dan berusaha mengejar target pendapatan harian maupun mingguan. Mereka juga cenderung memperpanjang jam kerja agar bisa memperoleh bonus atau insentif tambahan dari platform.

4.2.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Tip Konsumen

Variabel tip konsumen konsumen menggambarkan besarnya apresiasi yang diberikan penumpang kepada *driver GoCar* dalam bentuk uang tambahan di luar tarif perjalanan. Besaran tip konsumen ini bisa dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti kualitas pelayanan, keramahan *driver*, kondisi kendaraan, maupun kepuasan konsumen terhadap layanan yang diberikan. Tip konsumen juga menjadi salah satu sumber pendapatan tambahan bagi *driver* sehingga mampu meningkatkan motivasi

mereka dalam memberikan pelayanan yang lebih baik. Tip konsumen responden dalam penelitian ini tercantum pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Tip Konsumen

Tip Konsumen	Frekuensi (jiwa)
< 10.000 (per minggu)	27
10.000-30.000 (per minggu)	69
> 30.000 (per minggu)	4
Total	100

Sumber: data primer diolah, 2025.

Pada Tabel 4.4 dapat dilihat bahwa dari 100 orang responden, sebanyak 27 orang menerima tip konsumen konsumen kurang dari Rp10.000. Hal ini membuktikan bahwa sebagian penumpang hanya memberikan tip konsumen dalam jumlah kecil, yang dipengaruhi oleh jarak tempuh yang pendek, keterbatasan dana penumpang, atau sekadar kebiasaan mereka.

Selanjutnya, sebanyak 69 orang menerima tip konsumen konsumen berkisar antara Rp10.000–Rp30.000. Kelompok ini merupakan mayoritas responden yang mendapatkan tip konsumen dalam jumlah sedang. Tip konsumen bukan hanya sekadar tambahan penghasilan bagi *driver*, tetapi juga dapat memotivasi *driver* untuk meningkatkan standar layanan, misalnya menjaga kebersihan kendaraan, keramahan, ketepatan waktu, dan keamanan berkendara (Husein & Warmana, 2022). Faktor penyebabnya dapat berupa pelayanan *driver* yang baik sehingga penumpang merasa pantas memberikan tip konsumen di kisaran tersebut.

Sedangkan sebanyak 4 responden menerima tip konsumen konsumen lebih dari Rp30.000. Tip konsumen dalam jumlah besar ini sangat jarang diterima oleh *driver GoCar* dan umumnya diberikan oleh penumpang yang melakukan perjalanan jarak jauh atau merasa sangat puas dengan pelayanan yang diberikan *driver*, sehingga mereka bersedia memberikan apresiasi lebih besar.

4.2.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Insentif

Insentif pada penelitian ini menggambarkan tambahan pendapatan yang diterima *driver GoCar* dari perusahaan penyedia layanan transportasi berbasis aplikasi. Insentif ini biasanya diberikan sebagai bentuk penghargaan atas pencapaian target tertentu, seperti jumlah order yang diselesaikan, rating pelayanan,

atau kinerja pada periode tertentu. Insentif responden dalam penelitian ini tercantum pada tabel berikut:

Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Insentif

Insentif	Frekuensi (jiwa)
< 50.000 (per minggu)	38
50.000-250.000 (per minggu)	45
> 250.000 (per minggu)	17
Total	100

Sumber: data primer diolah, 2025.

Pada Tabel 4.5 bisa dilihat bahwa dari 100 orang responden, sebanyak 38 orang memperoleh insentif kurang dari Rp50.000. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian *driver* hanya mendapatkan insentif kecil yang disebabkan karena mereka tidak mencapai target tertentu atau jumlah orderan yang relatif sedikit.

Selanjutnya, sebanyak 45 orang memperoleh insentif antara Rp50.000–Rp250.000. Kelompok ini merupakan mayoritas responden yang mampu mendapatkan insentif menengah. Faktor penyebabnya dapat berupa mereka cukup aktif mendapatkan orderan, memiliki rating pelayanan baik, atau bekerja pada jam-jam sibuk sehingga lebih mudah memenuhi target insentif.

Sedangkan 17 orang memperoleh insentif lebih dari Rp250.000. Insentif dalam jumlah besar ini biasanya diperoleh *driver* yang bekerja secara intensif, sering mendapatkan orderan pada jam sibuk, dan memiliki kinerja yang baik sehingga berhasil mencapai target maksimal yang ditetapkan oleh perusahaan.

4.2.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan yaitu salah satu indikator utama kesejahteraan pekerja, termasuk *driver* transportasi online seperti *GoCar*. Besaran pendapatan dipengaruhi oleh jumlah jam kerja, intensitas menerima order, besarnya insentif, serta kondisi permintaan konsumen. Insentif responden dalam penelitian ini tercantum pada tabel berikut:

Tabel 4.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan

Pendapatan	Frekuensi (jiwa)
< 1.000.000 (per bulan)	39
1.000.000-3.000.000 (per bulan)	4
3.000.000-5.000.000 (per bulan)	41
> 5.000.000 (per bulan)	16
Total	100

Sumber: data primer diolah, 2025

Pada Tabel 4.6 bisa dilihat bahwa dari 100 orang responden, sebanyak 39 orang memiliki pendapatan kurang dari Rp1.000.000. Pendapatan rendah ini diperoleh oleh *driver* yang bekerja dengan jam kerja terbatas atau menjadikan *GoCar* hanya sebagai pekerjaan sampingan. Kondisi ini relevan dengan temuan Anggraeni (2023) yang mengungkapkan bahwa keterbatasan jam kerja dan rendahnya order berimplikasi langsung terhadap rendahnya pendapatan *driver* online.

Selanjutnya, terdapat 4 orang yang memiliki pendapatan antara Rp1.000.000–Rp3.000.000. Kelompok ini relatif kecil dan umumnya merupakan *driver* yang aktif namun belum mampu memaksimalkan insentif maupun order karena persaingan yang cukup tinggi.

Mayoritas responden, yaitu 41 orang, memiliki pendapatan Rp3.000.000–Rp5.000.000. Hal ini membuktikan bahwa sebagian besar *driver GoCar* mampu memperoleh pendapatan pada kisaran menengah. Pendapatan ini mencerminkan bahwa mereka yang menetapkan *GoCar* sebagai pekerjaan tetap sehingga *driver* bekerja dengan intensitas tinggi serta memanfaatkan peluang yang diberikan platform. Liu *et al.*, (2023) juga menegaskan bahwa jumlah jam kerja yang tinggi mampu mendorong kenaikan pendapatan pada *driver ride-hailing*.

Sementara itu, sebanyak 16 orang memiliki pendapatan lebih dari Rp5.000.000. Pendapatan tinggi ini umumnya diperoleh oleh *driver* yang menjadikan *GoCar* sebagai pekerjaan utama dengan jam kerja panjang, aktif mendapatkan order di jam sibuk, serta memiliki rating pelayanan yang baik.

4.3 Analisis Deskriptif

Berdasarkan hasil wawancara kepada 100 orang responden dapat diketahui statistik variabel-variabel penelitian sebagai berikut:

Tabel 4.7 Statistik Deskriptif

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Jam Kerja	100	2	84	38.48	27.068
Tip konsumen	100	2000	35.000	17.540	8454.776
Insentif	100	6750	378.000	137.620	108165.858
Pendapatan	100	211.000	5.964.000	2.856.800	2003125.290

Sumber: data primer diolah, 2025.

Pada variabel Jam Kerja, nilai minimum yaitu 2 jam terdapat pada responden dengan jam kerja paling sedikit, sedangkan nilai maksimum yaitu 84 jam terdapat pada responden dengan jam kerja paling banyak. Adapun nilai rata-rata variabel tersebut yaitu 38,48 jam dan nilai standar deviasi sebanyak 27,068.

Pada variabel Tip konsumen, nilai minimum yaitu Rp 2.000 terdapat pada responden dengan tip konsumen paling kecil, sedangkan nilai maksimum yaitu Rp 35.000 terdapat pada responden dengan tip konsumen paling besar. Adapun nilai rata-rata variabel tersebut yaitu Rp 17.540 dan nilai standar deviasi sebanyak 8454,776.

Pada variabel Insentif, nilai minimum yaitu Rp 6.750 terdapat pada responden dengan insentif terendah, sedangkan nilai maksimum yaitu Rp 378.000 terdapat pada responden dengan insentif tertinggi. Adapun nilai rata-rata variabel tersebut yaitu Rp 137.620 dan nilai standar deviasi sebesar 10165,858.

Pada variabel Pendapatan, nilai minimum yaitu Rp 211.000 terdapat pada responden dengan pendapatan terendah, sedangkan nilai maksimum yaitu Rp 5.964.000 terdapat pada responden dengan pendapatan tertinggi. Adapun nilai rata-rata variabel tersebut yaitu Rp 2.856.800 dan nilai standar deviasi sebesar 2003125,290.

4.4 Analisis Data

4.4.1 Regresi Linier Berganda

Teknik yang diterapkan dalam analisis adalah dengan melalui penggunaan metode regresi linier berganda. Tujuan dari pengolahan data menggunakan regresi linier berganda adalah untuk memastikan apakah ada korelasi positif atau negatif antara setiap variabel independen dan prediksi peningkatan atau penurunan nilai variabel dependen. Analisis ini digunakan untuk mengevaluasi hubungan antara jam kerja, tip konsumen, dan insentif terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember. Berikut adalah hasil dari analisis regresi linier berganda:

Tabel 4.8 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Variabel	Koefisien Regresi	Sig.	Keterangan
Konstan	5,133	-	-
Jam Kerja (X_1)	0,239	0,001	Signifikan
Tip konsumen (X_2)	0,244	0,001	Signifikan
Insentif (X_3)	0,550	0,001	Signifikan

Sumber: Lampiran 3, data primer diolah (2025).

Persamaan regresi yang dihasilkan dari uji tersebut adalah: Y

$$= 5,133 + 0,239X_1 + 0,244X_2 + 0,550X_3 + e$$

1. Dari persamaan regresi linier berganda dapat diperoleh penjelasan sebagai berikut: Nilai konstanta sebanyak 5,133 berarti *driver GoCar* memperoleh penghasilan sebanyak Rp5.133 apabila variabel Jam Kerja, Tip Konsumen, dan Insentif semuanya bernilai 0 atau tetap.
2. Koefisien regresi yang bernilai sebesar 0,239 pada variabel Jam Kerja (X_1), menunjukkan bahwa setiap kenaikan jam kerja sebesar 1 jam, maka Pendapatan akan meningkat sebanyak Rp. 0,239, dengan asumsi variabel lain tetap.
3. Koefisien regresi yang bernilai sebanyak 0,244 pada variabel Tip konsumen (X_2), menunjukkan bahwa setiap tambahan tip konsumen sebesar Rp. 1.000, maka Pendapatan akan meningkat sebanyak Rp. 0,244, dengan asumsi variabel lain tetap.
4. Koefisien regresi yang bernilai sebesar 0,550 pada variabel Insentif (X_3), menunjukkan bahwa setiap kenaikan insentif sebesar Rp. 1.000, sehingga

Pendapatan akan meningkat sebanyak Rp. 0,550, dengan asumsi variabel lain tetap.

4.4.2 Uji Asumsi Klasik

a. Uji Multikolinearitas

Uji multikolineritas dapat diketahui dari nilai *tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF) pada model regresi. Berikut syarat terjadinya multikolinearitas:

- a. Ditetapkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinearitas jika nilai *tolerance* $> 0,100$ dan $VIF < 10,00$.
- b. Gejala multikolinearitas terjadi jika nilai *tolerance* $< 0,100$ dan $VIF > 10,00$.

Tabel 4.9 Hasil Uji Multikolinearitas

Variabel	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Jam Kerja	0,214	4,675
Tip konsumen	0,308	3,246
Insentif	0,198	5,038

Sumber: Lampiran 4, data primer diolah (2025).

Pada tabel 4.9 hasil pengujian VIF dan *Tolerance*, diketahui bahwa seluruh nilai $VIF < 10,00$, sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi ini tidak mengalami gejala multikolinearitas.

Hal yang sama juga berlaku pada nilai *Tolerance*, di mana semua nilai *tolerance* $> 0,100$, sehingga bisa ditarik kesimpulan bahwa variabel independen dalam penelitian ini bebas dari gejala multikolinearitas.

b. Uji Normalitas

Setiap variabel menjalani uji ini, yang didasarkan pada asumsi bahwa jika masing-masing variabel memenuhi asumsi kenormalan itu sendiri, maka semua variabel yang digabungkan juga dapat dikatakan memenuhinya. Berikut ini adalah bagaimana barisan *Kolmogorov-Smirnov* digunakan dalam kriteria untuk uji ini:

- a. Apabila signifikan $> 0,05$ sehingga data berkesimpulan terdistribusi normal

- b. Apabila signifikan $< 0,05$ sehingga data berkesimpulan tidak terdistribusi normal

Tabel 4.10 Hasil Uji Normalitas

Variabel	Nilai <i>Kolmogorov Smirnov</i>	Keterangan
<i>Residual</i>	0,052	Berdistribusi Normal

Sumber: Lampiran 5, data primer diolah (2025).

Pada tabel 4.10, didapatkan hasil nilai signifikansi sebagaimana ditentukan oleh hasil uji *Kolmogorov-Smirnov* pada uji normalitas adalah 0,052. Mengingat nilai ini lebih dari 0,05, maka dapat dikatakan bahwa data residual mengikuti distribusi normal. Sehingga, uji normalitas pada model regresi telah terpenuhi sehingga data layak untuk digunakan dalam analisis lebih lanjut.

c. Uji Heteroskedastisitas

Dalam uji heteroskedastisitas ini, digunakan uji *glejser (glejser test)* yang menguji regresi dari nilai *absolut residual* dengan variabel independen. Jika nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 atau $> 0,05$, uji heteroskedastisitas dianggap tidak ada. Model regresi yang tidak menunjukkan heteroskedastisitas dianggap baik.

Tabel 4.11 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Variabel	Sig	Keterangan
Jam Kerja	0,306	Tidak Heteroskedastisitas
Tip konsumen	0,305	Tidak Heteroskedastisitas
Insentif	0,201	Tidak Heteroskedastisitas

Sumber: Lampiran 6, data primer di olah (2025).

Berdasarkan hasil pengujian heteroskedastisitas pada tabel 4.11, didapatkan nilai signifikansi untuk variabel jam kerja sebanyak 0,306, variabel tip konsumen sebanyak 0,305, dan variabel insentif sebanyak 0,201. Semua nilai signifikansi $> 0,05$, dapat dikatakan bahwa model regresi tidak menunjukkan tanda-tanda heteroskedastisitas. Oleh karena itu, model regresi ini layak untuk analisis lebih lanjut karena persyaratan heteroskedastisitas telah terpenuhi.

4.3.3 Uji Statistik

a. Uji F

Uji F digunakan untuk menentukan apakah setiap variabel jam kerja, tip konsumen, dan insentif secara bersama-sama mempengaruhi pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember. Kriteria uji F adalah:

- Apabila probabilitas signifikansi $\geq 0,05$ membuktikan H_1 ditolak.
- Apabila probabilitas signifikansi $< 0,05$ membuktikan H_1 diterima.

Tabel 4.12 Hasil Uji F

Model	F _{tabel}	F _{hitung}	Sig.
1	2,70	1700,997	0,001

Sumber: Lampiran 7, data primer di olah (2025).

Berdasarkan Tabel 4.12 menunjukkan bahwa model regresi memiliki nilai F hitung sebesar 1700,997 lebih tinggi dibandingkan dengan F tabel sebesar 2,70 dan nilai signifikansi sebesar 0,001 lebih kecil dari 0,05. Hal ini berarti secara bersama-sama (simultan) variabel Jam Kerja (X_1), Tip konsumen (X_2), dan Insentif (X_3) berpengaruh signifikan terhadap variabel Pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember (Y).

b. Uji t

Uji parsial ini digunakan untuk mengetahui apakah setiap variabel yaitu jam kerja, tip konsumen, dan insentif memiliki pengaruh terhadap pendapatan. Kriteria pengujian uji t yaitu:

- Apabila probabilitas signifikansi $\geq 0,05$ membuktikan H_1 ditolak.
- Apabila probabilitas signifikansi $< 0,05$ membuktikan H_1 diterima.
- H_0 ditolak, sementara H_1 diterima jika nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$, yang menunjukkan bahwa variabel independen memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap variabel dependen secara parsial.

Tabel 4.13 Hasil Uji t

Variabel	t _{tabel}	t _{hitung}	Sig.	Keterangan
Jam Kerja (X_1)	1,66	8,234	0,001	Signifikan
Tip konsumen (X_2)	1,66	5,721	0,001	Signifikan

Insentif (X_3)	1,66	20,712	0,001	Signifikan
--------------------	------	--------	-------	------------

Sumber: Lampiran 8, data primer di olah (2025).

Tabel 4.13 menunjukkan bagaimana setiap variabel independen memengaruhi variabel dependen dengan cara berikut:

1. Variabel jam kerja (X_1) menunjukkan nilai signifikansi sebesar $0,001 < 0,05$, sehingga H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hal ini menyatakan bahwa secara parsial variabel Jam Kerja (X_1) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember (Y).
2. Variabel tip konsumen (X_2) menunjukkan nilai signifikansi sebesar $0,001 < 0,05$, sehingga H_0 ditolak dan H_2 diterima. Hal ini menyatakan bahwa secara parsial variabel Tip konsumen (X_2) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember (Y).
3. Variabel insentif (X_3) memiliki nilai signifikansi sebesar $0,001 < 0,05$, sehingga H_0 ditolak dan H_3 diterima. Hal ini menyatakan bahwa secara parsial variabel Insentif (X_3) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember (Y).

c. Uji Koefisien Determinan

Koefisien determinasi atau uji R^2 digunakan guna mengukur seberapa besar pengaruh dari variable independent terhadap variable dependen di dalam model regresi. Nilai R^2 ini berada diantara nol dan satu ($0 < R < 1$). Variable independen dapat dikatakan memengaruhi variabel dependen jika nilainya mendekati 1, yang menunjukkan bahwa variabel independen dapat menjelaskan variabel dependen. Uji Koefisien Determinasi R^2 menghasilkan temuan berikut:

Tabel 4.14 Hasil Koefisien Determinan

Model	R	R Square	Adjusted R Square
1	0,991	0,982	0,981

Sumber: Lampiran 8, data primer di olah (2025).

Tabel 4.14 menunjukkan nilai *Adjusted R Square* sebesar 0,981. Nilai *Adjusted R Square* dapat dikalikan dengan 100% untuk menemukan persentase pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Uji determinasi menghasilkan nilai sebesar 98,1%. Nilai tersebut mengindikasikan bahwa

kemampuan variabel independen yakni Jam Kerja (X_1), Tip Konsumen (X_2), dan Insentif (X_3) dalam menjelaskan variasi variabel dependen yaitu Pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember (Y) adalah sebesar 98,1%. Sementara itu, sisa sebesar 1,9% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak termasuk dalam model penelitian ini.

4.5 Pembahasan

Penelitian ini dilakukan dengan menganalisis tiga variabel bebas, yaitu Jam Kerja (X_1), Tip Konsumen (X_2), dan Insentif (X_3) terhadap variabel terikat yaitu Pendapatan (Y) *driver GoCar* di Kabupaten Jember, dengan hasil sebagai berikut:

4.5.1 Pengaruh Jam Kerja terhadap Pendapatan *driver GoCar*

Berdasarkan hasil analisis penelitian ini, ditemukan bahwa variabel jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember. Temuan ini mengindikasikan bahwa semakin lama waktu yang dialokasikan untuk bekerja, semakin besar pula pendapatan yang diperoleh *driver GoCar*. Hal ini relevan dengan teori Efektivitas Waktu yang dikemukakan oleh David J. Lawless (1972), yang menyatakan bahwa pengelolaan dan pemanfaatan waktu secara optimal dapat meningkatkan produktivitas serta hasil kerja seseorang. Dengan kata lain, *driver* yang memiliki jam kerja lebih panjang dan dikelola secara efektif akan berpeluang memperoleh pendapatan lebih tinggi dibandingkan mereka yang bekerja lebih sedikit. Hasil ini juga memperlihatkan bahwa waktu bukan sekadar durasi, melainkan sumber daya yang apabila dimanfaatkan secara tepat akan memberikan output ekonomi yang lebih besar (Gibson *et al.*, 2019). Namun perlu diingat bahwa efektivitas waktu juga perlu diseimbangkan dengan faktor kesejahteraan seperti kelelahan, waktu luang, dan jam istirahat, karena jam kerja yang sangat panjang tanpa pengelolaan yang baik dapat menurunkan produktivitas dan kualitas hidup pengemudi.

Temuan empiris ini juga selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Kurniawan dan Marhaeni (2023) menemukan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Berdasarkan studi ini, pendapatan pengemudi transportasi *online* dipengaruhi secara signifikan oleh jam kerja mereka. Sistem kerja yang diterapkan oleh perusahaan penyedia jasa pengemudi Gojek tidak

memberikan batasan waktu berapa lama seseorang harus bekerja. Oleh karena itu, peluang *driver GoCar* untuk mendapatkan gaji yang tinggi meningkat seiring dengan lamanya jam kerja mereka. Pernyataan tersebut sejalan dengan Wanda dan Prasetyanta (2021) yang menunjukkan bahwa jam kerja juga berpengaruh positif terhadap pendapatan *driver ojek online*. Para *driver* disarankan untuk mulai bekerja pada jam sibuk yaitu pukul 06.00 hingga 09.00 pagi, karena pada saat tersebut merupakan jam ramai untuk menerima orderan. Kemudian jam sibuk di siang hari adalah pada pukul 11.00. Selanjutnya, jam sibuk di sore hari dan malam hari pada pukul 16.00 hingga 20.00.

Adapun gambaran distribusi jam kerja responden dalam penelitian ini menunjukkan mayoritas sebanyak 44 responden memilih bekerja dengan jam 50 jam/minggu yang relatif panjang. Kondisi ini menunjukkan bahwa bagi sebagian besar responden, pekerjaan sebagai pengemudi *GoCar* bukan sekadar pekerjaan sampingan, melainkan telah menjadi pekerjaan utama yang menopang kebutuhan ekonomi mereka. Jam kerja yang panjang memungkinkan pengemudi untuk memaksimalkan pendapatan melalui peningkatan jumlah order yang diterima, memperoleh insentif dan bonus mingguan dari perusahaan, serta mendapatkan tip dari konsumen. Kondisi ini juga tidak terlepas dari terbatasnya lapangan kerja formal di Kabupaten Jember, sehingga masyarakat memandang menjadi pengemudi *GoCar* sebagai alternatif pekerjaan yang relatif mudah dimasuki dan lebih menjanjikan secara finansial.

4.5.2 Pengaruh Tip Konsumen terhadap Pendapatan *driver GoCar*

Pada hasil analisis penelitian di Kabupaten Jember, ditemukan bahwa variabel tip konsumen berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar*. Temuan ini sejalan dengan teori hadiah atau *Gift-Exchange Theory* oleh George A. Akerlof (1982) yang menyatakan bahwa tip dari konsumen dapat dipahami sebagai bentuk hadiah. Tip bersifat tidak wajib dan diberikan atas dasar penilaian pelanggan terhadap kualitas layanan. Hal ini dibutuhkan agar *driver* terdorong untuk bekerja lebih baik dalam hal *service*, loyalitas, atau upaya lebih karena ada bonus yang nyata. Dalam konteks *driver GoCar*, tip konsumen konsumen bisa dianggap sebagai bentuk penghargaan

eksternal yang mendorong *driver* menyediakan pelayanan yang lebih baik dan termotivasi sehingga pendapatannya meningkat.

Tidak banyak studi yang meneliti mengenai tip konsumen dilayanan jasa taksi *online* seperti Gojek, tetapi hal ini sejalan dengan penelitian yang meneliti tip konsumen dilayanan perhotelan dan restoran. Menurut Husein dan Warmana (2022) bahwa tip konsumen berpengaruh positif terhadap pendapatan seorang yang bekerja dalam bidang jasa. Peneliti berpendapat bahwa meski hanya sebagian kecil pelanggan yang memberikan tip, tetapi hal ini penting sebagai bentuk penghargaan atas pelayanan yang baik, dan banyak pelanggan yang memberikan tip sebagai bentuk sedekah. Selama pembayaran setelah menerima layanan, beberapa pelanggan cenderung memberikan tip untuk menghargai layanan tersebut, dan ini mengarah pada penambahan pendapatan. Hal ini relevan dengan penelitian Fernandez *et al.*, (2024) mengatakan bahwa suatu hasil pelayanan mewakili masukan tip, layanan yang lebih baik akan membuat tip konsumen yang lebih besar. Di sisi lain, apabila pelanggan merasa tidak dilayani dengan baik, mereka akan memutuskan untuk tidak memberi tip, atau memberi tip lebih sedikit.

Berdasarkan hasil penelitian, distribusi tip yang diterima pengemudi *GoCar* di Kabupaten Jember menunjukkan bahwa mayoritas sebesar sebanyak 69 responden menerima tip konsumen antara Rp10.000 – Rp30.000 per minggu. Temuan ini membuktikan bahwa sebagian besar konsumen yang menggunakan layanan *GoCar* di Jember bersedia memberi tip dengan nominal yang relatif sedang. Tarif dasar perjalanan *GoCar* di kota-kota seperti Jember relatif lebih rendah dibanding kota besar. Konsumen mungkin merasa tarif perjalanan murah sehingga memberi tip tambahan sebagai kompensasi. Tetapi hal yang paling penting adalah pelayan, karena konsumen memberikan tip sebagai bentuk apresiasi atas pelayanan yang baik, sopan, ramah, dan tepat waktu.

4.5.3 Pengaruh Insentif terhadap Pendapatan *driver GoCar*

Pada hasil analisis data, variabel insentif mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember. Temuan ini sejalan dengan teori Hierarki Kebutuhan oleh Abraham Maslow (1943) yang berpendapat bahwa jika kebutuhan dasar atau fisiologis seseorang telah tercukupi

seperti sandang, pangan, dan keamanan ekonomi, mereka akan mencari keamanan (*safety*), kebutuhan sosial, penghargaan (*esteem*), dan aktualisasi diri. Insentif bisa dianggap sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan penghargaan dan keamanan finansial, dengan adanya insentif yang cukup, *driver* merasa lebih aman secara ekonomi, mendapat pengakuan oleh perusahaan/platform, dan termotivasi untuk meningkatkan kinerja agar terus memperoleh tambahan tersebut.

Terdapat beberapa penelitian yang sejalan dengan temuan penelitian ini yaitu penelitian yang dilakukan oleh Kurniawan dan Marhaeni (2023) dimana insentif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi Gojek sehingga *driver* mendapatkan tambahan pendapatan serta merasa lebih dihargai oleh perusahaan Gojek. Insentif yaitu penghargaan langsung yang diberikan kepada karyawan atas kinerja yang melampaui standar yang telah ditetapkan. Hal ini juga selaras dengan penelitian Indah (2023) yang menyatakan bahwa insentif memiliki pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi Gojek. Insentif yang diberikan oleh pihak Gojek kepada pengemudi Gojek akan mempengaruhi besarnya pendapatan yang diterima oleh pengemudi Gojek. Sebab, semakin besar insentif yang didapatkan pengemudi Gojek, maka semakin besar pula pendapatan yang diterima pengemudi Gojek.

Berdasarkan hasil survei terhadap 100 responden *driver GoCar* di Kabupaten Jember, diperoleh temuan bahwa mayoritas responden, yakni sebanyak 45 orang memperoleh insentif mingguan sebesar Rp50.000–Rp250.000 dari pihak Gojek. Besaran insentif ini relatif biasa jika dibandingkan dengan total pendapatan utama, namun tetap menjadi komponen penting yang menambah pendapatan mereka. Alasan lain insentif cenderung berada dikisaran sedang karena kabupaten Jember bukan kota metropolitan, sehingga permintaan order tidak sebesar di kota besar seperti Surabaya atau Jakarta. Banyak *driver* pada saat wawancara mengatakan bahwa mereka bersyukur dengan pendapatan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Insentif bukanlah acuan untuk mendapatkan pendapatan yang tinggi, tetapi mereka juga memperhatikan kesehatan, kualitas pelayanan, tanggung jawab keluarga, dan keterbatasan peluang pasar.

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dari pengujian hipotesis dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember.
2. Tip konsumen berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember.
3. Insentif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Kabupaten Jember.

5.2 Saran

Berikut saran-saran yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. *Driver* dapat mengelola jam kerja secara lebih optimal dengan memperhatikan waktu-waktu produktif seperti jam sibuk pagi, siang, dan sore hari, sehingga peluang memperoleh order dapat meningkat. Selain itu, penting bagi *driver* untuk menjaga kualitas pelayanan, seperti keramahan, ketepatan waktu, dan kenyamanan perjalanan agar dapat memperoleh tip konsumen yang lebih tinggi.
2. Gojek diharapkan dapat terus mengembangkan dan memperjelas sistem insentif yang transparan serta memberikan penghargaan yang sepadan terhadap kinerja *driver*. Skema insentif yang baik dapat menjadi motivasi bagi *driver* untuk meningkatkan performa kerja dan pendapatan. Gojek juga dapat memperluas cakupan dan variasi insentif seperti bonus jam sibuk dan penghargaan mingguan, kerja sehingga mendorong semangat dan loyalitas *driver* sebagai mitra kerja dari Gojek.

DAFTAR PUSTAKA

- Aan Cahya Kurnia. (2018). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-jek di Kota Yogyakarta. *Repository Universitas Muhammadiyah Yogyakarta*, 11(1), 1–14.
- Adenan Moh, Indah Lusiyanti, S. K. (2023). *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek Online di Kabupaten Jember*.
- Ahdiat, A. (2025, April 30). Jumlah Mitra Pengemudi Gojek Sedikit Berkurang Akhir 2024. <https://Databoks.Katadata.Co.Id/>.
- Aisyah, M., Al Arif, M. N. R., Rahmawati, Y., & Ihsan, D. N. (2024). How collaborative consumption effect customer satisfaction and the ride-hailing drivers' psychological well-being in Indonesia. *Asia Pacific Management Review*, 29(4), 441–450. <https://doi.org/10.1016/j.apmrv.2024.09.003>
- Akerlof, G. A. (1984). Gift Exchange and Efficiency-Wage Theory: Four Views. *Source: The American Economic Review*, 74(2), 79–83.
- Anggraeni, B. D. (2023). *Pengaruh Pemberian Insentif terhadap Semangat Kerja Driver Ojek Online (Kasus pada Shelter Mall Lippo Cikarang , Bekasi)*. 3, 2922–2931.
- BPS. (2024). *Keadaan Ketenagakerjaan Kabupaten Jember Agustus Tahun 2024*.
- BPS. (2025). *Provinsi Jawa Timur dalam Angka 2025*.
- Cahyani, F. D., Vhalery, R., & Fitria, D. (2024). *Pengaruh Jumlah Jam Kerja, Tingkat Pendidikan dan Usia terhadap Pendapatan Ojek Online di Kelurahan Kemirimuka Kota Depok (Studi Kasus Pada Drier Ojek)*. 01(June), 30–36.
- Carlson, D. S., Grzywacz, J. G., & Michele Kacmar, K. (2010). The relationship of schedule flexibility and outcomes via the work-family interface. *Journal of Managerial Psychology*, 25(4), 330–355.
- Fathorrazi, Moehammad, M. Saleh Zainuri, E. N. (2022). Strategi Survival dan Determinan Pendapatan UMKM di Area Makam Bung Karno dalam Era Pandemi Covid-19. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Bisnis*, 19. <https://doi.org/https://doi.org/10.31849/jieb.v19i2.7399>
- Fernandez, S., Gössling, S., Martin-Rios, C., Fointiat, V., Pasamar, S., Isaac, R., & Lunde, M. (2024). To tip or not to tip? Explaining tipping behavior in restaurants with service-inclusive pricing. *International Journal of Hospitality Management*, 117 (December 2023). <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2023.103640>
- Gibson, James L. Ivancevich, John M. James H. Donnelly, J. R. K. (2019).

- Organization: Behaviour, Structure, Processes. In *Sustainability (Switzerland)* (14th ed., Vol. 11, Issue 1). McGraw-Hil.
- Gocar. (2025). *Cara Daftar jadi Mitra GoCar: Lebih Cepat Pakai HP*. Gojek.
- Hanum, N. (2017). Analisis Pengaruh Pendapatan terhadap Perilaku Konsumsi Mahasiswa Universitas Samudra di Kota Langsa. *Jurnal Samudra Ekonomika*, 1(2), 107–116.
- Hasmawati, N. A. A., Hasbiullah, H., & Mahmud, A. K. (2023). Dampak Kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak, Jam Kerja, dan Insentif terhadap Pendapatan Driver Transportasi Online di Kota Makassar. *Bulletin of Economic Studies (BEST)*, 3(3), 123–131. <https://doi.org/10.24252/best.v3i3.42473>
- Husein, M. A., & Warmana, G. O. (2022). Analysis of Tipping Behaviour Towards Online Transportation Service Partner Before and During Covid-19 Outbreak. *Media Mahardhika*, 20 (3), 556–571. <https://doi.org/10.29062/mahardhika.v20i3.407>
- Imam Ghozali, D. R. (2017). *Analisis Multivariat dan Ekonometrika* (A. Tejokusumo (ed.); 2nd ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Inc, T. E.-L. I. of A. (1976). The New Grolier International Dictionary of the English Language. In *Grolier International Dictionary* (1st ed.). Grolier Incorporated.
- Kristin Juwita, Ucha Rosalia, Permatasari, I. D. (2016). *Motivasi & Fleksibilitas Kerja Driver Ojek Online* (1st ed.). Litnus.
- KRJogja. (2019, July 31). Konsumen Lebih Pilih Aplikasi Gojek, Ini Alasannya. *KrJogja*.
- Kurniawan, M. F., & Marhaeni, A. A. I. N. (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. <https://doi.org/10.24018/ejdevelop.2023.3.2.221>
- Latan, S. T. & H. (2013). *Analisis Multivariate Teknik dan Aplikasi Menggunakan Program IBM SPSS 20.0*. Alfabeta.
- Linda. (2024, April). Kenali Jenis Layanan Motor dan Mobil di Gojek. *Bacaterus Digital Media*.
- Mulyadi Subri. (2014). Ekonomi Sumber Daya Manusia: Dalam Perspektif Pembangunan Edisi Revisi. In *Gramedia Medan Gajah Mada* (1st–3rd ed.). Rajawali Pers.
- Novak, M. (2024, February). Uber and Lyft Drivers Get Tips On Less Than 3 out

of 10 Rides. *Gizmodo*.

- Prasetyo, M. W., & Yasa, I. N. M. (2024). Pengaruh Kebijakan Ppkm, Insentif, Dan Flextime Terhadap Pendapatan Pengemudi Gojek Masa Pandemi Covid-19 Di Denpasar. *E-Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana*, 13(02), 311. <https://doi.org/10.24843/eeb.2024.v13.i02.p10>
- Putra, C. B., & Yudha, I. (2023). Analisis Pendapatan Driver Gojek Pada Saat Pandemi Covid 19 Di Kota Denpasar. *Media Informasi Penelitian Kabupaten Semarang*.
- Reksoprayitno, S. (2004). *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi* (p. 83). Bina Grafika.
- Sari, M., Velariani, D., & Putri, A. K. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Transportasi Online di Kota Pangkalpinang. *Accounting Analysis Journal*, 1(1), 1–13.
- Setya Budi, A. D. A., Septiana, L., & Panji Mahendra, B. E. (2024). Memahami Asumsi Klasik dalam Analisis Statistik: Sebuah Kajian Mendalam tentang Multikolinearitas, Heterokedastisitas, dan Autokorelasi dalam Penelitian. *Jurnal Multidisiplin West Science*, 3(01), 01–11. <https://doi.org/10.58812/jmws.v3i01.878>
- Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. In M. Dr. Ir. Sutopo. S.Pd (Ed.), *Alfabeta* (2nd ed., p. 8).
- Tianming Liu, Zhengtian Xu, Daniel Vignon, Yafeng Yin, Zhiwei Qin, Q. L. (2023). Threshold-based incentives for ride-sourcing drivers: Implications on supply management and welfare effects. *Science Direct*, 156.
- Usman, U. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Ride pada Masa Pandemi Covid-19 di Gorontalo. *Al-Buhuts*, 17(1), 35–51. <https://doi.org/10.30603/ab.v17i1.2234>
- Wanda, M. E., & Prasetyanta, A. (2021). Analisis Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja, dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan Driver Ojek Online Di Kota Yogyakarta. *Equilibrium Jurnal Bisnis & Akuntansi*, 15(1), 34–48.
- Wenehenubun, L. Y., Rorong, I. P. F., & Tumangkeng, S. Y. . (2023). Pengaruh Jam Kerja, Tarif dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Online (inDrive) di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 23(8), 97–108.

LAMPIRAN – LAMPIRAN

Lampiran 1 Tabulasi Data Subjek Penelitian

No Resp	Jenis Kelamin	Usia (tahun)	Beroperasi di Kecamatan	Status Pekerjaan
1	Laki-laki	56 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
2	Laki-laki	43 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
3	Laki-laki	43 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Tetap
4	Laki-laki	30 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
5	Laki-laki	32 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
6	Laki-laki	58 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Sampingan
7	Laki-laki	49 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
8	Laki-laki	35 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Tetap
9	Laki-laki	47 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
10	Laki-laki	32 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
11	Laki-laki	40 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
12	Laki-laki	32 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
13	Laki-laki	32 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Sampingan
14	Laki-laki	50 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
15	Laki-laki	39 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
16	Laki-laki	40 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Tetap
17	Laki-laki	34 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Sampingan
18	Laki-laki	42 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Tetap
19	Perempuan	35 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
20	Laki-laki	33 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
21	Laki-laki	33 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
22	Laki-laki	33 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Tetap
23	Laki-laki	35 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
24	Laki-laki	33 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
25	Laki-laki	38 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Tetap
26	Laki-laki	39 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
27	Laki-laki	48 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
28	Laki-laki	34 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
29	Laki-laki	40 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Sampingan
30	Laki-laki	31 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
31	Laki-laki	37 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
32	Perempuan	48 Tahun	Sumpersari	Pekerjaan Sampingan
33	Laki-laki	46 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
34	Laki-laki	31 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
35	Laki-laki	41 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
36	Laki-laki	57 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap

37	Laki-laki	49 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Sampingan
38	Laki-laki	36 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
39	Laki-laki	58 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
40	Laki-laki	30 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
41	Laki-laki	39 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Sampingan
42	Perempuan	38 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
43	Laki-laki	40 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
44	Laki-laki	47 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
45	Laki-laki	36 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
46	Laki-laki	47 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Sampingan
47	Laki-laki	31 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
48	Laki-laki	47 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
49	Laki-laki	51 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
50	Laki-laki	59 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
51	Laki-laki	33 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
52	Laki-laki	34 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
53	Laki-laki	35 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
54	Laki-laki	33 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
55	Laki-laki	38 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
56	Laki-laki	49 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
57	Laki-laki	21 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Sampingan
58	Laki-laki	34 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
59	Laki-laki	35 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
60	Laki-laki	42 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
61	Laki-laki	45 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Sampingan
62	Laki-laki	31 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
63	Laki-laki	33 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
64	Laki-laki	39 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
65	Laki-laki	39 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
66	Laki-laki	54 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
67	Laki-laki	56 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
68	Laki-laki	35 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Sampingan
69	Perempuan	31 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
70	Laki-laki	52 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
71	Laki-laki	31 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
72	Laki-laki	43 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
73	Laki-laki	30 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
74	Laki-laki	58 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
75	Laki-laki	59 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
76	Laki-laki	46 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Sampingan
77	Laki-laki	43 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan

78	Laki-laki	37 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
79	Laki-laki	59 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
80	Laki-laki	24 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
81	Laki-laki	33 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
82	Laki-laki	35 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
83	Laki-laki	48 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
84	Laki-laki	27 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
85	Laki-laki	39 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
86	Perempuan	51 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
87	Laki-laki	23 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
88	Laki-laki	35 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
89	Laki-laki	34 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
90	Perempuan	38 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
91	Laki-laki	56 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
92	Laki-laki	45 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
93	Laki-laki	57 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan
94	Laki-laki	58 Tahun	Patrang	Pekerjaan Sampingan
95	Laki-laki	50 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Sampingan
96	Laki-laki	25 Tahun	Patrang	Pekerjaan Tetap
97	Laki-laki	31 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
98	Laki-laki	46 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Tetap
99	Laki-laki	32 Tahun	Sumbersari	Pekerjaan Tetap
100	Laki-laki	43 Tahun	Kaliwates	Pekerjaan Sampingan

Lampiran 2 Tabulasi Data Penelitian

No Resp	Jam Kerja (Jam/minggu)	Tip Konsumen (Rupiah/minggu)	Insentif (Rupiah/minggu)	Pendapatan (Rupiah/bulan)
1	4	Rp6.000	Rp27.000	Rp500.000
2	66	Rp15.000	Rp324.000	Rp4.992.000
3	63	Rp17.000	Rp189.000	Rp4.564.000
4	40	Rp17.000	Rp135.000	Rp3.160.000
5	63	Rp24.000	Rp189.000	Rp4.732.000
6	4	Rp8.000	Rp27.000	Rp516.000
7	40	Rp17.000	Rp202.500	Rp3.430.000
8	56	Rp21.000	Rp283.500	Rp4.774.000
9	70	Rp21.000	Rp283.500	Rp5.362.000
10	45	Rp12.000	Rp168.750	Rp3.395.000
11	60	Rp20.000	Rp202.500	Rp3.990.000
12	4	Rp8.000	Rp27.000	Rp516.000
13	2	Rp5.000	Rp6.750	Rp247.000
14	4	Rp11.000	Rp13.500	Rp486.000
15	6	Rp9.000	Rp20.250	Rp693.000
16	70	Rp21.000	Rp236.250	Rp5.061.000
17	8	Rp28.000	Rp54.000	Rp1.144.000
18	40	Rp15.000	Rp168.750	Rp3.295.000
19	60	Rp27.000	Rp162.000	Rp4.272.000
20	63	Rp17.000	Rp189.000	Rp4.620.000
21	8	Rp10.000	Rp54.000	Rp968.000
22	48	Rp24.000	Rp202.500	Rp3.978.000
23	77	Rp24.000	Rp283.500	Rp5.474.000
24	56	Rp28.000	Rp283.500	Rp4.774.000
25	84	Rp28.000	Rp330.750	Rp5.803.000
26	84	Rp28.000	Rp283.500	Rp5.698.000
27	2	Rp6.000	Rp6.750	Rp251.000
28	45	Rp27.000	Rp135.000	Rp3.420.000
29	6	Rp10.000	Rp40.500	Rp726.000
30	55	Rp25.000	Rp236.250	Rp4.105.000
31	8	Rp12.000	Rp54.000	Rp1.016.000
32	6	Rp13.000	Rp40.500	Rp762.000
33	70	Rp24.000	Rp236.250	Rp5.089.000
34	6	Rp12.000	Rp20.250	Rp681.000
35	3	Rp2.000	Rp13.500	Rp302.000
36	66	Rp27.000	Rp283.500	Rp4.974.000
37	2	Rp5.000	Rp6.750	Rp231.000
38	12	Rp20.000	Rp27.000	Rp1.180.000

39	60	Rp15.000	Rp162.000	Rp4.152.000
40	63	Rp28.000	Rp283.500	Rp5.026.000
41	9	Rp9.000	Rp20.250	Rp837.000
42	60	Rp20.000	Rp270.000	Rp4.240.000
43	6	Rp7.000	Rp20.250	Rp621.000
44	12	Rp18.000	Rp54.000	Rp1.320.000
45	84	Rp35.000	Rp283.500	Rp5.950.000
46	6	Rp10.000	Rp40.500	Rp750.000
47	55	Rp12.000	Rp236.250	Rp4.085.000
48	72	Rp27.000	Rp243.000	Rp4.908.000
49	2	Rp3.000	Rp13.500	Rp242.000
50	72	Rp21.000	Rp283.500	Rp5.046.000
51	77	Rp28.000	Rp378.000	Rp5.964.000
52	55	Rp22.000	Rp236.250	Rp4.105.000
53	45	Rp12.000	Rp202.500	Rp3.530.000
54	6	Rp9.000	Rp27.000	Rp636.000
55	66	Rp18.000	Rp243.000	Rp4.788.000
56	48	Rp27.000	Rp202.500	Rp4.026.000
57	4	Rp8.000	Rp27.000	Rp516.000
58	63	Rp24.000	Rp189.000	Rp4.760.000
59	3	Rp2.000	Rp6.750	Rp291.000
60	6	Rp10.000	Rp27.000	Rp676.000
61	6	Rp7.000	Rp27.000	Rp652.000
62	40	Rp22.000	Rp135.000	Rp3.240.000
63	60	Rp24.000	Rp162.000	Rp4.296.000
64	6	Rp12.000	Rp20.250	Rp705.000
65	3	Rp6.000	Rp6.750	Rp319.000
66	9	Rp12.000	Rp20.250	Rp873.000
67	6	Rp10.000	Rp13.500	Rp622.000
68	6	Rp7.000	Rp27.000	Rp652.000
69	4	Rp10.000	Rp13.500	Rp478.000
70	8	Rp22.000	Rp27.000	Rp988.000
71	45	Rp17.000	Rp202.500	Rp3.610.000
72	54	Rp30.000	Rp162.000	Rp4.080.000
73	4	Rp9.000	Rp27.000	Rp508.000
74	60	Rp30.000	Rp243.000	Rp4.668.000
75	55	Rp15.000	Rp236.250	Rp4.025.000
76	4	Rp9.000	Rp13.500	Rp446.000
77	6	Rp12.000	Rp20.250	Rp705.000
78	50	Rp25.000	Rp202.500	Rp3.850.000
79	72	Rp24.000	Rp283.500	Rp5.046.000

80	56	Rp24.000	Rp189.000	Rp4.452.000
81	60	Rp18.000	Rp162.000	Rp4.272.000
82	77	Rp24.000	Rp283.500	Rp5.474.000
83	60	Rp21.000	Rp243.000	Rp4.524.000
84	48	Rp24.000	Rp202.500	Rp3.930.000
85	60	Rp22.000	Rp270.000	Rp4.400.000
86	77	Rp28.000	Rp330.750	Rp5.691.000
87	6	Rp9.000	Rp20.250	Rp693.000
88	6	Rp22.000	Rp20.250	Rp789.000
89	72	Rp30.000	Rp283.500	Rp5.094.000
90	8	Rp12.000	Rp54.000	Rp968.000
91	56	Rp31.000	Rp189.000	Rp4.508.000
92	70	Rp35.000	Rp236.250	Rp5.257.000
93	9	Rp12.000	Rp40.500	Rp966.000
94	2	Rp3.000	Rp6.750	Rp211.000
95	8	Rp14.000	Rp27.000	Rp924.000
96	54	Rp24.000	Rp162.000	Rp4.008.000
97	54	Rp15.000	Rp243.000	Rp4.260.000
98	48	Rp33.000	Rp202.500	Rp4.050.000
99	72	Rp30.000	Rp283.500	Rp5.190.000
100	6	Rp11.000	Rp13.500	Rp606.000

Lampiran 3 Kuesioner Penelitian

KUESIONER PENELITIAN

DETERMINAN PENDAPATAN PADA *DRIVER GOCAR* DI KABUPATEN JEMBER

I. DATA RESPONDEN

Nama :

Jenis Kelamin : Pria Wanita

Usia :

Alamat :

Status Pekerjaan : Pekerjaan Tetap Pekerjaan Sampingan

II. DAFTAR PERTANYAAN

Pertanyaan untuk responden:

1. Sudah berapa lama Anda bekerja sebagai *driver GoCar*?
Jawaban:
2. Dalam 3 bulan terakhir, apakah Anda pernah tidak membuka aplikasi Gojek saat jam kerja (misal: libur, hanya pakai aplikasi lain, dll.)?
Jawaban:
3. Apakah Anda juga menggunakan aplikasi ojek *online* lain?
 - a. Ya
 - b. Tidak
4. Jika YA pada pertanyaan di atas, aplikasi apa yang Anda gunakan? (boleh pilih lebih dari satu)
 - a. Grab
 - b. inDrive
 - c. Maxim
 - d. Lainnya: _____

Silahkan jawab pertanyaan dibawah ini sesuai dengan kondisi anda saat ini.

- **Jam Kerja**

1. Berapa hari dalam seminggu anda bekerja sebagai *driver GoCar*?

Jawaban:

2. Berapa jam dalam sehari anda bekerja sebagai *driver ojek*?

Jawaban:

3. Rincian jam kerja:

- a. Dimulai pada jam berapa anda beroperasi?

Jawaban:

- b. Pada jam berapa anda mulai beristirahat?

Jawaban:

- c. Pada jam berapa anda berhenti bekerja?

Jawaban:

- **Tip konsumen**

1. Berapa rata-rata tip konsumen yang Anda peroleh dalam 1 minggu?

Jawaban:

2. Berapa rata-rata tip konsumen yang Anda peroleh dalam 1 hari?

Jawaban:

3. Jika tidak ada tip konsumen, apakah Anda tetap bekerja dengan durasi yang sama?

- a. Tidak, saya akan kurangi jam kerja
- b. Mungkin saya akan bekerja lebih sedikit
- c. Tetap bekerja seperti biasanya
- d. Justru saya akan bekerja lebih lama

4. Apakah setiap kali menjemput (*pick up*) penumpang Anda selalu mendapat tip konsumen?

- a. Ya, hampir setiap kali
- b. Ya, kadang-kadang
- c. Jarang sekali
- d. Tidak pernah

- d. **Insentif**

1. Berapa rata-rata insentif yang anda peroleh dalam 1 minggu?

Jawaban:

2. Berapa rata-rata insentif yang Anda peroleh dalam 1 hari?

Jawaban:

3. Jika tidak ada insentif, apakah anda tetap bekerja dengan durasi yang sama?

- a. Tidak, saya akan kurangi jam kerja
- b. Mungkin saya akan bekerja lebih sedikit
- c. Tetap bekerja seperti biasanya
- d. Justru saya akan bekerja lebih lama

e. **Pendapatan**

1. Berapa rata-rata pendapatan yang anda peroleh dalam 1 bulan?

Jawaban:

2. Berapa rata-rata pendapatan anda dalam 1 hari?

Jawaban:

3. Apakah jumlah pendapatan di hari kerja dan akhir pekan mendapatkan jumlah yang sama?

- a. Ya, hampir sama
- b. Tidak, akhir pekan lebih banyak
- c. Tidak, hari kerja lebih banyak

4. Di hari apa anda mendapatkan rata-rata pendapatan paling banyak?

- a. Senin
- b. Selasa
- c. Rabu
- d. Kamis
- e. Jumat
- f. Sabtu
- g. Minggu

Jumlah pendapatan di hari tersebut: Rp _____

5. Di hari apa anda mendapatkan rata-rata pendapatan paling sedikit?

- a. Senin
- b. Selasa
- c. Rabu
- d. Kamis
- e. Jumat
- f. Sabtu
- g. Minggu

Jumlah pendapatan di hari tersebut: Rp _____

Lampiran 4 Hasil Estimasi Linier Berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Coefficients ^a		Sig.
		B	Std. Error	Standardized Beta	t	
1	(Constant)	5.133	.332		15.480	<,001
	Jam Kerja	.239	.029	.247	8.234	<,001
	Tip Konsumen	.244	.043	.143	5.721	<,001
	Insentif	.550	.027	.645	20.712	<,001

a. Dependent Variable: Pendapatan

Lampiran 5 Hasil Uji Multikoleritas

Model		Unstandardized Coefficients		Coefficients ^a		Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Standardized Beta	t	Sig.	Tolerance	VIF
1	(Constant)	5.133	.332		15.480	<,001		
	Jam Kerja	.239	.029	.247	8.234	<,001	.214	4.675
	Tip Konsumen	.244	.043	.143	5.721	<,001	.308	3.246
	Insentif	.550	.027	.645	20.712	<,001	.198	5.038

a. Dependent Variable: Pendapatan

Lampiran 6 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.14369309
Most Extreme Differences	Absolute	.088
	Positive	.088
	Negative	-.077

<i>Test Statistic</i>		.088
<i>Asymp. Sig. (2-tailed)^c</i>		.052
<i>Monte Carlo Sig. (2-tailed)^d</i>	<i>Sig.</i>	.052
	<i>99% Confidence Interval</i>	
	<i>Lower Bound</i>	.046
	<i>Upper Bound</i>	.057

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 299883525.

Lampiran 7 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Model	<i>Coefficients^a</i>					
	<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	<i>t</i>	<i>Sig.</i>	
	<i>B</i>	<i>Std. Error</i>	<i>Beta</i>			
1	(Constant)	4.652	4.572		1.018	.311
	Jam Kerja	.411	.400	.218	1.028	.306
	Tip Konsumen	-.606	.588	-.182	-1.031	.305
	Insentif	-.471	.366	-.284	-1.287	.201

a. Dependent Variable: ABS_RES

Lampiran 8 Hasil Uji F

Model		<i>ANOVA^a</i>				
		<i>Sum of Squares</i>	<i>df</i>	<i>Mean Square</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
1	Regression	108.658	3	36.219	1700.997	<.001 ^b
	Residual	2.044	96	.021		
	Total	110.702	99			

a. Dependent Variable: Pendapatan (Y)

b. Predictors: (Constant), Insentif (X₃), Tip Konsumen (X₂), Jam Kerja (X₁)

Lampiran 9 Hasil Uji t

Model	<i>Coefficients^a</i>					
	<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	5.133	.332		15.480	<,001
	Jam Kerja (X ₁)	.239	.029	.247	8.234	<,001
	Tip Konsumen (X ₂)	.244	.043	.143	5.721	<,001
	Insentif (X ₃)	.550	.027	.645	20.712	<,001

a. *Dependent Variable:* Pendapatan (Y)

Lampiran 10 Hasil Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.991 ^a	.982	.981	.14592

a. *Predictors:* (Constant), Insentif (X₃), Tip Konsumen (X₂), Jam Kerja (X₁)

b. *Dependent Variable:* Pendapatan (Y)

Lampiran 11 Dokumentasi Penelitian

