

The Impact Of Working Hours, Location, And Operational Costs On Driver Income For Gojek In Bandung City

Dampak Jam Kerja, Lokasi Dan Biaya Operasional Terhadap Pendapatan Pengemudi Pada Gojek Di Kota Bandung

Hilwa Qatrunnada Salsabilla^{1*}, Arief Budiman², Ismail Yusuf³

Kewirausahaan, Universitas Pendidikan Indonesia, Tasikmalaya^{1,2,3}

hilwasalsabilla@upi.edu¹, arief.budiman@upi.edu², ismail_yusuf@upi.edu³

*Corresponding Author

ABSTRACT

Gojek is one of the popular online transportation services in Indonesia. Its presence has reduced unemployment by expanding job opportunities, making drivers its business partners. The implementation of flexible working hours often increases their income. However, this flexibility also causes Gojek drivers to work beyond normal limits, leading to overwork. Location is another challenge for drivers, as competition with similar services makes it difficult to receive orders, which can decrease their income consistently. Additionally, operational costs can rise with the high level of driver activity, as these costs are directly related to their efforts in generating income. This research aims to identify the extent to which working hours, location, and operational costs affect the income of Gojek drivers in Bandung City. This study utilizes a quantitative method with multiple regression analysis by distributing questionnaires to 30 Gojek driver respondents in Bandung. The results show that the location variable has a significant t-value of $0.001 < 0.05$ and a t-statistic value of $4.936 > t\text{-table } 2.056$, indicating a significant positive impact on driver income. However, the working hours and operational cost variables do not show a significant or negatively correlated effect on income. This suggests that selecting strategic locations, such as city centers or high-activity areas, is a key factor in increasing the income of Gojek drivers. However, it also increases competition both among drivers and with competing platforms. Drivers need to balance finding busy locations with the ability to compete effectively in a competitive environment.

Keywords: Working Hours, Location, Operational Costs, Income

ABSTRAK

Gojek merupakan salah satu layanan transportasi online yang populer di Indonesia. Kehadiran Gojek dapat memangkas pengangguran dengan memperluas kesempatan kerja, menjadikan pengemudi sebagai mitra bisnisnya. Penerapan jam kerja yang fleksibel seringkali meningkatkan pendapatan mereka. Namun, membuat para pengemudi Gojek bekerja di luar batas normal sehingga menyebabkan bekerja secara berlebihan. Lokasi juga menjadi tantangan pengemudi karena persaingan dengan kompetitor sejenis, membuat pengemudi sulit mendapatkan orderan secara konsisten yang dapat menurunkan pendapatan mereka. Selain itu, biaya operasional dapat meningkat seiring dengan tingginya tingkat aktivitas pengemudi Gojek, karena biaya ini berkaitan langsung dengan upaya mereka dalam menghasilkan pendapatan. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi seberapa besar pengaruh jam kerja, lokasi, dan biaya operasional terhadap pendapatan pengemudi Gojek di Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif analisis regresi berganda dengan menyebarkan kuesioner pada 30 responden pengemudi Gojek di Kota Bandung. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa variabel lokasi memiliki nilai tingkat signifikan t sebesar $0,001 < 0,05$ dan nilai t hitung $4,936 < t \text{ tabel } 2,056$ yang berarti memiliki pengaruh signifikan positif terhadap pendapatan pengemudi. Variabel jam kerja dan biaya operasional tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan atau berpengaruh negatif terhadap pendapatan. Hal ini mengindikasikan bahwa pemilihan lokasi yang strategis, seperti pusat kota atau area dengan aktivitas tinggi, merupakan faktor kunci dalam meningkatkan pendapatan pengemudi Gojek. Namun juga meningkatkan persaingan baik di antara sesama pengemudi maupun dengan platform kompetitor. Pengemudi perlu menyeimbangkan antara mencari lokasi yang ramai dengan kemampuan bersaing secara efektif dalam lingkungan yang kompetitif.

Kata Kunci: Jam Kerja, Lokasi, Biaya Operasional, Pendapatan

1. Pendahuluan

Dewasa ini, transportasi telah menjadi penunjang penting dalam kegiatan sehari-hari, khususnya di perkotaan (Nikin Hardati, 2021). Dengan pesatnya kemajuan teknologi komunikasi, menjadikan transportasi *online* menjadi jawaban akan kebutuhan masyarakat (Ryani, 2021). Kemunculan transportasi *online* telah merevolusi cara orang bepergian, dengan penerapan sistem aplikasi yang menggerakkan kinerja para pengemudinya (Kamim & Khandiq, 2019). Gojek merupakan salah satu sistem transportasi *online* yang digunakan oleh masyarakat di perkotaan dan menyebar dengan pesat ke seluruh wilayah perkotaan di Indonesia (Safitry et al., 2020). Berikut ini adalah lima aplikasi transportasi *online* dengan rerata unduhan terbanyak di Indonesia tahun 2022-2023 :

Tabel 1. Aplikasi Transportasi Online dengan Rerata Unduhan Terbanyak di Indonesia (2022-2023)

Nama Data	2022	2023
Gojek	1.358.000	957.000
Maxim	773.000	892.000
InDrive	297.000	321.000
Grab Driver	207.000	170.000

Sumber : Databoks, 2024

Berdasarkan data dari tabel 1 Masyarakat Indonesia yang mengunduh aplikasi Gojek di tahun 2023 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya. Walaupun mengalami penurunan sebesar 29,5%, aplikasi Gojek masih menjadi aplikasi yang sering di unduh daripada kompetitornya yang mengalami peningkatan seperti Maxim sebanyak 15,39% dan InDrive sebanyak 8%. Sedangkan, Grab Driver mengalami penurunan sebesar 17,9%. Hal ini mengindikasikan dengan adanya kemunculan kompetitor sejenis seperti Grab Driver, Maxim, dan InDrive tak membuat Gojek kalah pamor dan mendapatkan kepercayaan dari Masyarakat Indonesia ditinjau dari banyaknya orang yang mengunduh dan memberikan *rating* maupun ulasan yang baik terhadap Gojek. Data ini diperkuat pada penelitian terdahulu yang menyebutkan bahwa Gojek menjadi transportasi online yang tersohor di Indonesia terutama di kota-kota besar, salah satunya di Kota Bandung (Nandi, 2019).

Kehadiran Gojek dapat memangkas pengangguran yang melanda di Indonesia dengan berupaya memperluas lapangan kerja. Sebesar 77% pengemudi berasal dari kalangan usia produktif dengan rentang 20-39 tahun. Dari jumlah tersebut, 75% merupakan lulusan sekolah menengah atas (SMA), sementara 15% lainnya adalah lulusan perguruan tinggi (Jumhadi & Ana Susi Mulyani, 2023). Berikut ini adalah jumlah mitra pengemudi yang terdaftar pada Gojek tahun 2021-2023 :

Tabel 2. Jumlah Mitra Pengemudi yang Terdaftar pada Gojek (2021-2023)

Tahun	Jumlah
2021	2.600.000
2022	2.700.000
2023	3.100.000

Sumber : Statista, 2024

Berdasarkan data dari tabel 2 Pada tahun 2022 mengalami kenaikan sebesar 3,8% dari tahun sebelumnya. Kemudian, pada tahun berikutnya meningkat sebanyak 14,8%. Dengan rentang tiga tahun Gojek memiliki mitra pengemudi yang berkontribusi aktif secara signifikan sebanyak 19,2%.

Implementasi Gojek pada teori ekonomi tenaga kerja dalam ekonomi gig yang mengartikan bahwa sistem pasar bebas pada suatu organisasi yang mempekerjakan pekerja independen untuk keterlibatan jangka pendek dan difasilitasi oleh kemajuan teknologi dengan menawarkan fleksibilitas atau tidak terikat oleh waktu (Suryawanshi & Ponde, 2023). Adanya

fleksibilitas jam kerja dapat menyediakan keleluasaan waktu kerja dan mampu meningkatkan pengemudi Gojek memiliki inisiatif kerja, dalam praktiknya para pengemudi Gojek bisa menentukan jam kerja yang dianggap paling efektif sesuai dengan kebutuhan dan preferensi pribadi masing-masing (Pango et al., 2024). Dibalik kelonggaran waktu kerja, seringkali para pengemudi Gojek bekerja di luar batas normal (*overtime*) sehingga menyebabkan bekerja secara berlebihan (*overwork*) (Keban et al., 2021). Waktu kerja yang fleksibel sebagai pengemudi Gojek memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan dikarenakan tidak terikat oleh jam kerja tetap dan memberikan dampak baik atau positif dari segi ekonomi dalam kehidupan sehari-hari para pengemudi Gojek (Nadhifah et al., 2022). Dalam hasil penelitian (Hasmawati et al., 2023) menyatakan bahwa jam kerja memiliki pengaruh secara signifikan dan positif terhadap pendapatan yang di dapat oleh pengemudi Gojek di Kota Makassar. Sedangkan, menurut (Hartadi & Rusdiansyah, 2019) jam kerja berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan pengemudi Gojek di Kota Banjarmasin.

Selain jam kerja, lokasi menjadi faktor yang harus dipertimbangkan oleh seorang pengemudi Gojek (Prima, 2019). Dalam (Kotler, 2001) mendefinisikan lokasi sebagai tempat proses produksi dalam menciptakan barang atau jasa yang ditujukan untuk target sasaran. Lokasi menjadi sebuah tantangan pengemudi Gojek untuk mendapatkan orderan dikarenakan semakin banyaknya orang yang mendaftar menjadi pengemudi Gojek ditambah munculnya kompetitor pada jasa transportasi online mengakibatkan semakin kuat pula persaingan yang dihadapi oleh para pengemudi Gojek saat ini (S, 2019). Pemilihan lokasi yang strategis dan tepat sangat mempengaruhi pendapatan, semakin baik lokasi yang dipilih semakin tinggi pendapatan yang didapat (Suyanto & Anggreani, 2024). Lokasi sangat berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan karena semakin dekat pengemudi pada tempat strategis seperti pusat perbelanjaan, stasiun, restoran dan beberapa universitas di Kota Malang maka permintaan konsumen yang membutuhkan jasa transportasi online semakin meningkat (Prima, 2019). Beda halnya pada (Nugroho, 2020) yang menyebutkan sebuah lokasi tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan pengemudi Gojek di Kota Bojonegoro karena pusat strategis atau keramaian berhenti ketika diberlakukan PSBB saat Covid-19.

Biaya operasional juga menjadi momok yang paling mempengaruhi pendapatan pengemudi Gojek karena sebagai mitra Gojek, mereka harus menanggung sendiri biaya operasional perawatan kendaraan serta mempersiapkan jaminan apabila terjadi kecelakaan kerja menyebabkan pendapatan yang didapat tidak sebanyak yang diberitakan (Kamim & Khandiq, 2019). Menurut (M. F. Sari & Munandar, 2022) biaya operasional merupakan sumber ekonomi dalam upaya mempertahankan dan menghasilkan pendapatan, biaya operasional ini dipengaruhi oleh tingkat aktivitas, semakin tinggi tingkat aktivitas, semakin bertambah pula biaya operasionalnya karena biaya operasional tersebut bergantung pada aktivitas yang dilakukan oleh pengemudi Gojek dalam meraup pendapatannya. Biaya operasional yang tinggi dapat mengakibatkan penurunan pendapatan bersih seorang pengemudi Gojek. Oleh karena itu, dalam mencapai pendapatan bersih yang optimal, seorang pengemudi Gojek harus memantau dan mengelola biaya operasional dengan efisien. Hal ini, membuat pengemudi Gojek dapat memperoleh pendapatan bersih sesuai yang diharapkan (Suhaemi & Hasanuh, 2021). Dalam penelitian (Sudiantini et al., 2023) biaya operasional meliputi naiknya harga BBM berpengaruh negatif secara signifikan terhadap pendapatan pengemudi Gojek dikarenakan tinggi harga BBM dan bahan pokok menjadikan kebutuhan ekonomi seseorang akan naik juga. Hal ini berbeda dengan penelitian pada (Prima, 2019) (Nugroho, 2020) bahwa biaya operasional berpengaruh positif secara signifikan meningkatkan pendapatan bersih pengemudi Gojek karena semakin besar biaya operasional yang dikeluarkan, semakin meningkat pula tingkat produktivitas pengemudi Gojek.

Berdasarkan latar belakang dan penelitian terdahulu, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian serupa dengan tujuan untuk mengidentifikasi seberapa besar pengaruh

jam kerja, lokasi dan biaya operasional terhadap pendapatan pengemudi dengan judul “Dampak Jam Kerja, Lokasi dan Biaya Operasional terhadap Pendapatan Pengemudi pada Gojek di Kota Bandung”.

2. Tinjauan Pustaka

Jam Kerja

Jam kerja menurut Tulhusnah & Puryantoro (2018) dalam (Neksen et al., 2021) adalah waktu yang ditetapkan untuk melakukan suatu tugas atau pekerjaan. Busro (2018) dalam (Neksen et al., 2021) memperinci bahwa durasi kerja kerap kali digunakan sebagai acuan dalam menentukan besaran upah yang diberikan oleh suatu perusahaan, misalnya per hari, per jam, per minggu atau per bulan. Namun, terdapat aturan mengenai batasan maksimal jam kerja, pemberian waktu istirahat, libur kerja, lama kerja serta imbalan pelampauan dari ketentuan yang ada atau uang lembur.

Lokasi

Menurut Hariyati (2005) dalam (Hardiansyah et al., 2019) mendefinisikan lokasi sebagai tempat yang memiliki kedudukan secara fisik dan memiliki fungsi strategis karena menentukan tercapainya tujuan suatu perusahaan. Hal ini dapat diartikan lokasi merupakan tempat yang strategis untuk konsumen menjangkau sebuah usaha dengan mudah dan aman. Ada beberapa indikator lokasi menurut Tjiptono (2015) dalam (Aprileny et al., 2020) (Paradila & Risal, 2023) antara lain akses, visibilitas, lalu lintas, lingkungan (kepadatan dan kemacetan) dan kompetisi.

Biaya Operasional

Dikutip menurut Hanafi dan Halim (2007) dalam (Pasaribu & Hasanuh, 2021) biaya operasional adalah aset keluar selama periode produksi atau menyerahkan barang, memberikan jasa atau melaksanakan kegiatan lain yang masih menjadi lingkup operasi pokok sebuah kegiatan usaha. Indikator biaya operasional yang dikeluarkan seorang pengemudi Gojek antara lain biaya bensin dan ganti oli (Surivianty et al., 2022).

Pendapatan

Pendapatan adalah semua yang diterima dari hasil penjualan barang atau jasa yang di dapat dalam unit usaha yang diperoleh dalam jangka waktu tertentu (Ramadhan et al., 2023). Mulyanto (2007) dalam (L. Sari, 2019) mengemukakan faktor-faktor yang mempengaruhi besarnya pendapatan yang di dapat yaitu semakin tinggi jumlah produksi yang digunakan, semakin besar pendapatan yang dihasilkan dan efisiensi kerja juga berperan dalam memengaruhi pendapatan, karena efisiensi kerja berkaitan dengan jumlah pekerjaan yang berhasil diselesaikan oleh seorang pekerja. Indikator pendapatan pengemudi Gojek ditentukan dari jumlah penumpang dan pengalaman kerja karena semakin banyak jumlah penumpang yang di dapat maka semakin banyak pendapatan yang diperoleh setiap harinya dan semakin lama bekerja menjadi pengemudi Gojek tidak lagi terpaku dengan GPS sehingga membuat perjalanan lebih cepat sampai ke tujuan (Duharman et al., 2023).

3. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan memanfaatkan data primer sebagai pembahasan dalam penelitian ini. Metode penelitian kuantitatif adalah metode yang menggunakan data numerik untuk mengevaluasi atau memverifikasi hipotesis atau masalah penelitian (Renaldi & Pradana, 2023). Teknik pengambilan data melalui kuesioner atau angket menggunakan skala likert dengan rentang nilai 1 hingga 5. Kuesioner atau angket adalah teknik pengumpulan data yang melibatkan pertanyaan-pertanyaan yang telah disusun secara sistematis (Ardiansyah et al., 2023). Populasi sebagai objek pada penelitian ini adalah pengemudi Gojek di

Kota Bandung. Pengambilan sampel ditetapkan menggunakan teknik Lemeshow (1997), karena jumlah populasi tidak diketahui dengan rumus sebagai berikut :

$$n = \frac{Z^2 \times p (1 - p)}{d^2}$$

$$n = \frac{1,96^2 \times 0,08 (1-0,08)}{0,10^2} = 28,27$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel

Z = Nilai standar = 1,96

p = Maksimal estimasi = 8% = 0,08

d = Alpa (0,10) = 10%

Dengan demikian, dapat dihitung jumlah sampel minimal yang diperlukan dalam penelitian ini sebesar 28,27 yang dibulatkan menjadi 30 responden. Penelitian ini juga menggunakan uji validitas dan uji realibilitas untuk menilai validitas instrumen penelitian ini. Analisa data yang diterapkan pada penelitian ini adalah analisis regresi linear berganda, metode ini digunakan untuk memeriksa hubungan antara beberapa variabel independen dan variabel dependen tunggal (Adhikari, 2022). Bertujuan untuk menganalisis pengaruh jam kerja, lokasi dan biaya operasional terhadap pendapatan pengemudi Gojek di Kota Bandung. Penelitian ini juga menggunakan uji asumsi klasik seperti uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heteroskedastisitas dan uji autokorelasi. Tujuannya untuk menjamin bahwa model regresi yang dihasilkan merupakan model yang paling optimal dalam hal akurasi estimasi, bebas dari bias, dan tetap stabil menurut Juliandi et al (2014) dalam (Syarifuddin & Ibnu, 2022). Penelitian ini menerapkan formula yang diambil dari sebuah buku (Syarifuddin & Ibnu, 2022) yaitu :

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

Keterangan :

Y = Pendapatan pengemudi Gojek

β_0 = Nilai konstanta

X1 = Jam Kerja

X2 = Lokasi

X3 = Biaya operasional

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$ = Koefisien regresi

e = Standar eror

Uji F bertujuan untuk meninjau pengaruh dari semua variabel independen atau bebas secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel dependen atau terikat. Tingkat signifikansi yang digunakan adalah 0.5 atau 5%. Apabila nilai signifikan $F < 0.05$, hal ini menunjukkan bahwa variabel independent atau bebas secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen atau terikat begitupun sebaliknya menurut Ghazali (2016) dalam (Syarifuddin & Ibnu, 2022). Uji t atau uji parsial bertujuan untuk mengetahui signifikansi masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat. Jika nilai (P value) $< \alpha$ (alpha) 0.05, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima yang mengartikan variabel independen atau bebas secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen atau terikat (Sahir, 2022). Koefisien determinasi yang dilambangkan dengan R^2 digunakan untuk mengukur seberapa besar pengaruh variabel independen atau bebas terhadap variabel independen atau terikat. Jika nilai koefisien determinasi mendekati nol, ini mengartikan bahwa pengaruh variabel independen atau bebas terhadap variabel dependen atau terikat sangat kecil. Jika nilainya mendekati 100%, maka pengaruh variabel independen atau bebas terhadap variabel dependen atau terikat sangat besar (Sahir, 2022).

4. Hasil dan Pembahasan

Hasil Uji Instrumen Penelitian

Tabel 3. Jumlah Item Valid Setelah Uji Validitas

Variabel	Jumlah Item Diujikan	Jumlah Item Valid
Jam Kerja (X1)	10	9
Lokasi (X2)	10	10
Biaya Operasional (X3)	5	5
Pendapatan (Y)	8	8

Sumber : Ilustrasi Penulis, 2024

Berdasarkan hasil uji validitas dengan metode Pearson Product Moment terdapat satu item yang tidak memenuhi syarat. Dari 30 responden, didapatkan bahwa hasil 9 item pada skala Jam Kerja (X1), 10 item pada skala Lokasi (X2), 5 item valid pada skala Biaya Operasional (X3) dan 8 item pada skala Pendapatan (Y) dinyatakan valid. Koefisien validitas untuk item-item tersebut bervariasi berkisar antara 0,366-0,898, sebagaimana ditunjukkan dalam nilai korelasi pearson correlation pada tabel 4.2

Tabel 4. Hasil Uji Pearson Product Moment

Pearson Correlation							
Item \ Total	$\Sigma X1$	Item \ Total	$\Sigma X2$	Item \ Total	$\Sigma X3$	Item \ Total	ΣY
X1.1	0.669	X2.1	0.723	X3.1	0.656	Y.1	0.708
X1.3	0.437	X2.2	0.661	X3.2	0.804	Y.2	0.661
X1.4	0.689	X2.3	0.761	X3.3	0.898	Y.3	0.621
X1.5	0.546	X2.4	0.740	X3.4	0.863	Y.4	0.733
X1.6	0.598	X2.5	0.771	X3.5	0.646	Y.5	0.725
X1.7	0.517	X2.6	0.798			Y.6	0.721
X1.8	0.699	X2.7	0.445			Y.7	0.510
X1.9	0.522	X2.8	0.707			Y.8	0.647
X1.10	0.624	X2.9	0.366				
		X2.10	0.461				

Sumber : Ilustrasi Penulis, 2024

Untuk menetapkan bahwa suatu item pernyataan dikatakan valid, nilai indeks korelasinya harus melebihi dari nilai r tabel. Dalam penelitian ini, dengan sampel sebanyak 30 orang dan tingkat signifikansi uji dua arah sebesar 5% atau 0,05. Sehingga, nilai r tabel yang digunakan adalah 0,361. Berdasarkan tabel 4.2, dapat dilihat bahwa nilai dari setiap item penelitian melebihi 0,361, sehingga item-item tersebut dianggap valid.

Tabel 5. Hasil Uji Reliability Statistic

Reliability Statistic	
Variabel	Cronbach's Alpha
Jam Kerja (X1)	0.762
Lokasi (X2)	0.842
Biaya Operasional (X3)	0.832
Pendapatan (Y)	0.819

Sumber : Ilustrasi Penulis, 2024

Uji realibilitas dalam penelitian ini diukur menggunakan Cronbach's Alpha dengan ambang batas α (Alpha) sebesar 0,60 atau lebih. Suatu variabel dianggap reliabel jika nilai alpha bernilai melebihi 0,6. Berdasarkan hasil uji tabel 1.3, diketahui bahwa nilai Cronbach's Alpha untuk variabel Jam Kerja (X1) adalah 0,762, Lokasi (X2) 0,842, Biaya Operasional (X3) 0,832 lebih besar dari 0,6 ($0,832 > 0,6$) dan Pendapatan (Y) 0,819 yang seluruhnya melebihi nilai 0,6. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel dalam penelitian ini memiliki tingkat reliabilitas yang baik.

Hasil Uji Asumsi Klasik

Tabel 6. Hasil Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual	
N		30	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	4.25685587	
Most Extreme Differences	Absolute	.122	
	Positive	.097	
	Negative	-.122	
Test Statistic		.122	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	.301	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.289
		Upper Bound	.313

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.
- d. This is a lower bound of the true significance.
- e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

Sumber : Hasil Estimasi SPSS, 2024

Berdasarkan dari hasil pengujian, diperoleh nilai Asymp. Sig. (2-tailed) dari fungsi regresi untuk variabel Jam Kerja (X1), Lokasi (X2), Biaya Operasional (X3) dan Pendapatan (Y) sebesar 0,200. Karena nilai tersebut lebih besar dari 0,05, hal ini menunjukkan bahwa residual berdistribusi secara normal.

Tabel 7. Hasil Uji Heteroskedastisitas Glejser

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2.383	3.039		.784	.440
	Jam Kerja (X1)	.084	.059	.286	1.408	.171
	Lokasi (X2)	-.085	.069	-.252	-1.233	.229
	Biaya Operasional (X3)	.107	.089	.224	1.207	.238

a. Dependent Variable: Residual_Absolute

Sumber : Hasil Estimasi SPSS, 2024

Berdasarkan hasil pengujian yang dilakukan terhadap keempat variabel independen atau bebas yang digunakan dalam metode *glejser* bahwa data tidak terjadi gejala heteroskedastisitas. Terlihat dari nilai Sig. dari Jam Kerja (X1) sebesar 0,171, Lokasi (X2) sebesar 0,229 dan Biaya Operasional (X3) 0,238 memiliki nilai signifikansi lebih besar dari 0,05. Kesimpulan, bahwa penelitian ini tidak menunjukkan masalah heteroskedastisitas antara variabel independen atau bebas terhadap residual absolut, sehingga model regresi dapat dianggap valid untuk digunakan.

Tabel 7. Hasil Uji Multikolinieritas Tolerance and VIF

Coefficients^a

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Jam Kerja (X1)	.813	1.231
	Lokasi (X2)	.802	1.247
	Biaya Operasional (X3)	.977	1.024

a. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber : Hasil Estimasi SPSS, 2024

Hasil dari uji diatas menunjukkan bahwa nilai VIF pada masing-masing variabel independen atau bebas yaitu Jam Kerja (X1) sebesar 1,231, Lokasi (X2) sebesar 1,247 dan Biaya Operasional (X3) sebesar 1,024 bernilai kurang dari 10,00 (VIF<10,00). Nilai tolerance dari

variabel independen atau bebas Jam Kerja (X1) sebesar 0,813, Lokasi (X2) sebesar 0,802 dan Biaya Operasional (X3) sebesar 0,977 bernilai kurang dari 0,100 (tolerance > 0,100). Dapat diasumsikan bahwa hasil data tabel diatas tidak terjadi gejala multikolinearitas dikarenakan ketiga variabel bebas memiliki nilai VIF kurang dari 10,00 dan nilai tolerance lebih besar dari 0,100. Sehingga, penelitian ini tidak menunjukkan adanya masalah multikolinearitas pada setiap variabel independen atau bebas dan model regresi dapat dianggap valid untuk digunakan.

Tabel 8. Hasil Uji Autokorelasi Durbin-Watson

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.782 ^a	.611	.566	4.496	1.791

a. Predictors: (Constant), Biaya Operasional (X3), Jam Kerja (X1), Lokasi (X2)

b. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber : Hasil Estimasi SPSS, 2024

Dapat diketahui bahwa hasil uji diatas nilai Durbin-Watson sebesar 1,791. Nilai Durbin-Watson tersebut kemudian dibandingkan dengan nilai dU (batas atas Durbin-Watson) dan hasil dari 4-dU. Nilai dU diperoleh dari tabel uji Durbin-Watson test dengan jumlah sampel atau n=30 dan variabel bebas atau k=3, sehingga diperoleh nilai dU sebesar 1,6498 dan 4-dU sebesar 2,3502. Acuan pengambilan hasil akhir dilihat dari $dU < dW < 4-dU$ ($1,6498 < 1,791 < 2,3502$). Maka, kesimpulannya penelitian ini tidak menunjukkan adanya masalah autokorelasi pada setiap variabel independen atau bebas. Sehingga, model regresi dapat dianggap valid untuk digunakan.

Hasil Uji Hipotesis

Tabel 9. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-11.032	6.641		-1.661	.109		
	Jam Kerja (X1)	.136	.130	.142	1.050	.304	.813	1.231
	Lokasi (X2)	.747	.151	.675	4.936	<.001	.802	1.247
	Biaya Operasional (X3)	.223	.193	.142	1.150	.260	.977	1.024

a. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber : Hasil Estimasi SPSS, 2024

$$Y = \beta_0 + \beta_1X_1 + \beta_2X_2 + \beta_3X_3 + e$$

$$\text{Pendapatan} = -11.032 + 0.136X_1 + 0.747X_2 + 0.223X_3$$

Koefisien regresi untuk variabel bebas Jam Kerja (X1) sebesar 0,136 menunjukkan besarnya pengaruh Jam Kerja (X1) terhadap Pendapatan (Y) dan berpengaruh positif menunjukkan adanya pengaruh searah. Dapat diinterpretasikan dari rumus yang tercantum di atas, jika Jam Kerja (X1) terjadi kenaikan sebesar 1%, maka Pendapatan (Y) akan bertambah sebesar 0,316%. Koefisien regresi pada variabel Lokasi (X2) sebesar 0,747 menunjukkan besarnya pengaruh Lokasi (X2) terhadap Pendapatan (Y) dan berpengaruh positif menunjukkan adanya pengaruh searah. Berarti, jika Lokasi (X2) terjadi kenaikan sebesar 1%, maka Pendapatan (Y) akan bertambah sebesar 0,747%. Koefisien regresi variabel Biaya Operasional (X3) sebesar 0,223 menunjukkan besarnya pengaruh Biaya Operasional (X3) terhadap Pendapatan (Y) dan berpengaruh positif menunjukkan adanya pengaruh searah. Dapat diinterpretasikan, jika Biaya Operasional (X3) terjadi kenaikan sebesar 1%, maka Pendapatan (Y) akan bertambah sebesar 0,223%.

Uji t dalam penelitian ini memiliki variabel bebas Jam Kerja (X1), Lokasi (X2) dan Biaya Operasional (X3). Dari hasil analisis regresi linier berganda yang disajikan pada tabel 1.8 dapat ditarik kesimpulan bahwa :

1. Jam Kerja (X1)

Diketahui nilai tingkat signifikan t sebesar $0,304 > 0,05$. Hal ini, mengindikasikan bahwa 0,304 lebih besar dari 0,05. Nilai t hitung $1,050 < t$ tabel 2,2056. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa H_1 ditolak H_0 gagal menolak yang menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh antara Jam Kerja (X1) terhadap Pendapatan (Y).

2. Lokasi (X2)

Diketahui nilai tingkat signifikan t sebesar $0,001 < 0,05$. Hal ini, mengindikasikan bahwa 0,001 lebih kecil dari 0,05. Nilai t hitung $4,936 < t$ tabel 2,056. Oleh karena itu, dapat disimpulkan H_1 diterima H_0 ditolak yang menunjukkan bahwa adanya pengaruh secara simultan antara Lokasi (X2) terhadap Pendapatan (Y).

3. Biaya Operasional (X3)

Diketahui nilai Tingkat signifikan t sebesar $0,260 > 0,05$. Hal ini, mengindikasikan bahwa 0,260 lebih besar dari 0,05. Nilai t hitung $1,150 < t$ tabel 2,056. Oleh karena itu, dapat disimpulkan H_1 ditolak H_0 gagal menolak yang menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh antara Biaya Operasional (X3) terhadap Pendapatan (Y).

Tabel 10. Hasil Perhitungan ANOVA

		ANOVA ^a				
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	824.796	3	274.932	13.603	<,001 ^b
	Residual	525.504	26	20.212		
	Total	1350.300	29			

a. Dependent Variable: Pendapatan

b. Predictors: (Constant), Biaya Operasional (X3), Jam Kerja (X1), Lokasi (X2)

Sumber : Hasil Estimasi SPSS, 2024

Berdasarkan *output* di atas diketahui nilai signifikan sebesar 0,001 lebih kecil dari 0,05 ($0,001 < 0,05$) dan nilai f hitung $13,603 > f$ tabel 2,96. Maka, dapat disimpulkan bahwa variabel bebas Jam Kerja (X1), Lokasi (X2) dan Biaya Operasional (X3) secara bersamaan atau simultan berpengaruh terhadap Pendapatan (Y).

Tabel 11. Hasil Perhitungan Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.782 ^a	.611	.566	4.496

a. Predictors: (Constant), Biaya Operasional (X3), Jam Kerja (X1), Lokasi (X2)

Sumber : Hasil Estimasi SPSS, 2024

Berdasarkan *output* di atas dapat diketahui bahwa koefisien determinasi (R^2) yang diambil dari adjusted R Square adalah sebesar 0,611 atau 61,1%. Hal ini mengartikan bahwa sebesar 61,1% ada keterkaitan yang erat secara simultan antara variabel bebas Jam Kerja (X1), Lokasi (X2) dan Biaya Operasional (X3) terhadap variabel dependen atau terikat Pendapatan (Y). Sebesar 38,9% sisanya bisa disebabkan oleh variabel independen atau bebas lain seperti dalam (Oktavian et al., 2023) (Usman, 2021) bahwa usia atau umur, target penumpang dan insentif atau bonus berkaitan erat secara simultan terhadap pendapatan.

5. Penutup

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian di atas maka, dapat ditarik kesimpulan bahwa tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi seberapa besar pengaruh jam kerja, lokasi dan biaya operasional terhadap pendapatan pengemudi Gojek di Kota Bandung menggunakan pendekatan kuantitatif dengan pengambilan data melalui kuesioner yang disebarakan kepada 30 responden pengemudi Gojek di Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan uji validitas, uji realibilitas dan uji asumsi klasik. Analisa data yang diterapkan pada penelitian ini adalah analisis regresi linear berganda.

Berdasarkan hasil dan pembahasan pertama, variabel jam kerja tidak memiliki pengaruh atau berpengaruh negatif terhadap pendapatan karena fleksibilitas jam kerja yang diterapkan setiap pengemudi dalam operasionalnya, memungkinkan waktu atau lama kerja setiap pengemudi berbeda-beda menyesuaikan dengan kebutuhannya berdasarkan preferensi pribadi untuk memperoleh pendapatannya. Hal ini, mengakibatkan variasi dalam jam kerja yang tidak mempengaruhi pendapatan secara signifikan.

Kedua, pada variabel lokasi memiliki pengaruh signifikan secara simultan atau berpengaruh positif terhadap pendapatan karena lokasi yang strategis seperti area pusat kota, dekat dengan pusat perbelanjaan bahkan kepadatan populasi suatu tempat dapat menambah pendapatan setiap pengemudi. Hal ini, pemilihan lokasi yang tepat dapat meningkatkan peluang untuk mendapatkan orderan dan meningkatkan permintaan konsumen terhadap layanan.

Ketiga, variabel biaya operasional tidak memiliki pengaruh atau berpengaruh negatif terhadap pendapatan karena biaya tertutup dari insentif atau bonus yang diberikan Gojek kepada pengemudi, penerimaan pendapatan yang konsisten, efisiensi pengelolaan pendapatan serta pengeluaran setiap pengemudi yang sudah memumpuni.

Saran

Saran bagi pengemudi Gojek dapat pintar memilih jam kerja ketika di jam sibuk untuk meningkatkan permintaan konsumen dan konsisten dalam menjalankan waktu operasionalnya. Memilih lokasi atau area strategis untuk menjangkau konsumen secara signifikan. Strategi pengelolaan biaya operasional yang baik untuk mengurangi frekuensi kerusakan kendaraan dan biaya perbaikan serta menghemat bahan bakar dengan memilih rute yang singkat.

Bagi peneliti selanjutnya, dapat mengembangkan model penelitian yang lebih komprehensif dengan mempertimbangkan atau mengganti variabel bebas seperti penilaian dalam kualitas layanan pengemudi, promosi bahkan jumlah penumpang. Selain itu, pertimbangkan untuk mengubah objek penelitian seperti platform ojek online lain yang beroperasi di kota-kota lain sehingga dapat menghasilkan penelitian yang beraneka ragam.

Daftar Pustaka

- Adhikari, G. P. (2022). Interpreting the Basic Results of Multiple Linear Regression. *Scholars' Journal*, 5(December), 22–37. <https://doi.org/10.3126/scholars.v5i11.55775>
- Aprileny, I., Imalia, I., & Emarawati, J. A. (2020). Pengaruh Harga, Fasilitas Dan Lokasi Terhadap Keputusan Pembelian (Studi kasus pembelian rumah di GRAND NUSA INDAH blok j, cileungsi pada PT. KENTANIX SUPRA INTERNASIONAL). *Ikraith Ekonomika*, 4(3), 243–252. <http://repository.stei.ac.id/id/eprint/2409>
- Ardiansyah, Risnita, & Jailani, M. S. (2023). Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif. *Jurnal IHSAN : Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 1–9. <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>
- Duharman, Meirani, & Hardika, F. (2023). Analisis Pendapatan Pengemudi Ojek Online (Grab-Bike). *Jurnal Pendidikan Dan Konseling*, 5, 5476–5481.
- Hardiansyah, F., Nuhung, M., & Rasulong, I. (2019). Pengaruh Lokasi Dan Harga Terhadap

- Keputusan Pembelian Pada Restoran Singapore Di Kota Makassar. *Jurnal Profitability Fakultas Ekonomi Dan Bisnis*, 3(1), 90–107. <https://journal.unismuh.ac.id/index.php/profitability/article/view/2505>
- Hartadi, A. S., & Rusdiansyah. (2019). Pengaruh Tarif, Jam Kerja Dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Banjarmasin. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi Dan Pembangunan*, 2(1), 231. <https://doi.org/10.20527/jiep.v2i1.1169>
- 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>
- Jumhadi, J., & Ana Susi Mulyani. (2023). Perkembangan Industri Transportasi Ojek Online Di Era 5.0 Dari Pt. Gojek Indonesia. *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, 2(6), 2393–2402. <https://doi.org/10.53625/jcijurnalcakrawalailmiah.v2i6.4907>
- Kamim, A. B. M., & Khandiq, M. R. (2019). Gojek dan Kerja Digital : Kerentanan dan Illusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital. *Jurnal Studi Pemuda*, 8(1), 57. <https://doi.org/10.22146/studipemudaugm.45240>
- Keban, Y. T., Hernawan, A., & Novianto, A. (2021). Mendorong Kerja Layak & Adil bagi Pekerja Gig: Kajian Awal tentang Ekonomi Gig di Indonesia. *Menyoal Kerja Layak Dan Adil Dalam Ekonomi Gig Di Indonesia*, January. <https://www.researchgate.net/publication/357930635>
- Kotler, P. (2001). *Manajemen Pemasaran : Analisis, Perencanaan, Implementasi dan Pengendalian*. Prenhallindo.
- Nadhifah, T., Roni, A., & Ningrum, N. P. (2022). Analysis of Time Flexibility and Income Increase on the Social Welfare of Ride Hailing Drivers (Case Study of Covert Unemployment in Yogyakarta City). *University Research Colloquium*, 184–195. <http://repository.urecol.org/index.php/proceeding/article/view/2221%0Ahttp://repository.urecol.org/index.php/proceeding/article/download/2221/2184>
- Nandi. (2019). The Influence of Online Transportation Application to the Mobility and Economic of the Society (Case Study on Using Grab and Go-Jek in Bandung, Indonesia). *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 286(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/286/1/012034>
- Neksen, A., Wadud, M., & Handayani, S. (2021). Pengaruh Beban Kerja dan Jam Kerja terhadap Kinerja Karyawan pada PT Grup Global Sumatera. *Jurnal Nasional Manajemen Pemasaran & SDM*, 2(2), 105–112. <https://doi.org/10.47747/jnmpsdm.v2i2.282>
- Nikin Hardati, R. (2021). PENGARUH KINERJA DRIVER DAN FASILITAS APLIKASI TERHADAP LOYALITAS MELALUI KEPUASAN PELANGGAN (Studi Kasus Gojek Kota Malang). *Profit*, 15(01), 74–83. <https://doi.org/10.21776/ub.profit.2021.015.01.8>
- Nugroho, A. A. (2020). Analisis Pengaruh Biaya Operasional, Jam Kerja, Teknologi Dan Lokasi Mangkal Terhadap Pendapatan Driver Ojek Online Di Kota Bojonegoro. *Jurnal Manajemen Ekonomi*, 13(2).
- Oktavian, M. N. D., Pertiwi, P. T., Safitri, R. A., & Hadiana, S. C. (2023). Pengaruh Ojek Online: Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek Dan Grab Di Kota Yogyakarta Tahun 2023 Dengan Metode Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 4(1), 195–204.
- Pango, N. A., Rahman Pakaya, A., & Monoarfa, V. (2024). Peningkatan Produktivitas Kerja Driver Gojek di Kota Gorontalo: Faktor Keselamatan Kerja dan Jam Kerja yang Mempengaruhi. *Jambura*, 6(3), 1299–1306. <http://ejurnal.ung.ac.id/index.php/JIMB>
- Paradila, H., & Risal, T. (2023). Analisis Pengaruh Kualitas Produk, Harga Dan Lokasi Terhadap Keputusan Pembelian Pelanggan Pada PT. Carsurindo Siperkasa. *Jurnal Ilmu Komputer, Ekonomi Dan Manajemen (JIKEM)*, 3(1), 29–38. <https://doi.org/2774-2075>
- Pasaribu, E. M. W., & Hasanuh, N. (2021). Effect of production costs and operational costs on

- net income. *Journal of Economic, Business and Accounting*, 4(2), 2.
- Prima, H. (2019). Pengaruh Pengalaman Kerja, Lokasi Mangkal, Teknologi, dan Biaya Operasional Terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek Online di Kota Malang. *Jurnal Ilmiah*, 1–19.
- Ramadhan, A., Rahim, M. S. R., Kom, S., Kom, M., & Utami, N. N. (2023). Teori Pendapatan (Studi Kasus: Pendapatan Petani Desa Medan Krio). *Tahta Media*, 02(2), 34–37. <https://tahtamedia.co.id/index.php/issj/article/view/144>
- Renaldi, R., & Pradana, M. (2023). Analisis ekspektasi penggunaan aplikasi transportasi online menggunakan pendekatan importance performance analysis (IPA). *SEIKO: Journal of Management & Business*, 6(1), 887–897. <https://doi.org/10.37531/sejaman.v6i1.4114>
- Ryani, L. H. (2021). Jasa Layanan Transportasi Daring (Gojek Dan Grab) Dalam Perspektif Asean on Framework Agreement on Services (Afas). *Juanda*, 1(July), 18. <https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasisyaAvailableat:https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasisya/vol1/iss2/22%0Ahttps://scholarhub.ui.ac.id/dharmasisyaAvailableat:https://scholarhub.ui.ac.id/dharmasisya/vol1/iss2/18>
- S, M. (2019). Pengaruh Kualitas Pelayanan Driver Ojek Online Terhadap Kepuasan Konsumen Pada Go-Jek Area Tangerang Selatan. *SCIENTIFIC JOURNAL OF REFLECTION: Economic, Accounting, Management and Business*, 2(3), 271–280. <https://doi.org/10.5281/zenodo.3269357>
- Safitry, N., Purnomo, E. P., & Salsabila, L. (2020). Go-Jek Sebagai Dimensi Smart Mobility Dalam Konsep Smart City. *Journal Moderat*, 6(1), 157–170.
- Sahir, S. H. (2022). *Metodologi Penelitian* (T. Koryati (ed.)). Penerbit KBM Indonesia.
- Sari, L. (2019). Analisis pendapatan petani padi di Desa Bontorappo Kecamatan Tarawang Kabupaten Jeneponto. *Jurnal Agribisnis*, 1–19. http://eprints.unm.ac.id/13907/1/JURNAL_LUSITA_SARI.pdf
- Sari, M. F., & Munandar, A. (2022). Pengaruh Biaya Produksi Dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih Pada PT. Mayora Indah Tbk Tahun 2011-2020. *Pengaruh Biaya Produksi Dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih Pada PT. Mayora Indah Tbk Tahun 2011-2020*, 1(2), 10. <http://jurnal.jomparnd.com/index.php/jk>
- Sudiantini, D., Aji Nugroho, A., Angelia Ighesia, A., Ayu Shayekti Melani, P., & Ahmadi, R. (2023). Dampak Kenaikan Harga Bbm Terhadap Driver Online. *Neraca Manajemen, Akuntansi Ekonomi*, 1(3).
- Suhaemi, U., & Hasanuh, N. (2021). Pengaruh Pendapatan Usaha Dan Biaya Operasional Terhadap Laba Bersih. *Competitive Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 5(2), 35–40. https://www.academia.edu/116537329/Pengaruh_Pendapatan_Usaha_Dan_Biaya_Operasional_Terdapat_Laba_Bersih?sm=a
- Surivianty, Riya, N., Indah, D. P., & Yunita, K. (2022). Analisis Perbedaan Pendapatan Driver Ojek Online Sebelum dan Sesudah Kenaikan BBM. In *Jurnal Untan* (Vol. 3, Issue 1, pp. 317–326).
- Suryawanshi, M., & Ponde, P. (2023). Gig Economy. *The Role of HR in the Transforming Workplace*, 5(1), 79–94. <https://doi.org/10.4324/9781003372622-6>
- Suyanto, & Anggreani, M. P. (2024). Pengaruh Lokasi Usaha Terhadap Pendapatan. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, 4 (1), 9183–9190. <https://j-innovative.org/index.php/Innovative/article/view/8693/6132>
- Syarifuddin, & Ibnu, A. S. (2022). *Metode Riset Praktis Regresi Berganda dengan SPSS* (S. Al Saudi (ed.)). Bobby Digital Center. http://digilib.iain-palangkaraya.ac.id/4022/1/BUKU_METODE_RISET_PRAKTIS.pdf
- 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>