

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN *DRIVER* TRANSPORTASI *ONLINE* DI KOTA PANGKALPINANG

Mirza Sari, [Devi Valeriani], Aning Kesuma Putri
Program Studi Ekonomi Universitas Bangka Belitung
mirzatobolinu@gmail.com, [deviyono92@gmail.com]

Abstract

Technological developments and good internet access in the transportation sector are the cause of online transportation's existency among the public. Online transportation is a combination of ojek transportation services using communication technology. This study aims to analyze the effect of online transportation driver income in Pangkalpinang City. The method used in this research is descriptive statistics with multiple linear regression analysis tools. Using primary data with the number of respondents 200 Grab drivers and 133 GO-JEK drivers. The results of the study simultaneously found that working hours, age, education, and work experience had a significant effect on the income of online transportation drivers in Pangkalpinang City. While partially working hours have a positive and significant effect, work experience has a negative and significant effect, while age and education have a positive and insignificant effect on the income of online transportation drivers in Pangkalpinang City.

Keywords: *Income, Working Hours, Age, Education, Work Experience.*

1. Pendahuluan

Kemajuan teknologi dan manajemen transportasi merupakan hal utama yang harus disikapi oleh pemerintah dalam upaya pemerataan pembangunan ekonomi diseluruh wilayah baik pedesaan, perkotaan maupun daerah-daerah terpencil. Kondisi ini dilakukan dengan tujuan untuk mencapai pembangunan ekonomi nasional seperti

perpindahan, pergerakan barang-barang, jasa dan penduduk dari suatu tempat ketempat lainnya agar dapat berjalan dengan lebih cepat, efektif dan efisien (Muthalib, 2016). Transportasi memiliki peranan penting yang mempengaruhi beberapa faktor yaitu seperti keadaan geografis atau wilayah maupun udara dalam mempermudah untuk

menjangkau seluruh wilayah. Transportasi harus disesuaikan dengan perkembangan dan pengaturan sistem secara tepat sehingga dapat menciptakan jasa transportasi yang sesuai dengan aktivitas, pelayanan angkutan dan kebutuhan yang lebih tertib, nyaman dan aman bagi masyarakat (Jura, *et al*, 2016).

Fenomena perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) bidang transportasi sistem pengangkutan dan wilayah menyebabkan daya jelajah kendaraan semakin luas dan jarak tempuh akan lebih mudah dijangkau. Perkembangan teknologi informasi pada saat ini merupakan hal utama dalam mempermudah konsumen untuk melakukan mobilitas dalam berbagai kegiatan dengan memiliki sebuah aplikasi. Peningkatan teknologi dan akses internet dengan *smartphone* di masyarakat sehingga munculnya transportasi *online* di Indonesia. Transportasi *online* mampu membantu masyarakat Indonesia untuk melakukan berbagai kegiatan atau mobilitas dalam perjalanan (Adelina, 2018).

Transportasi *online* adalah gabungan jasa transportasi ojek dengan teknologi komunikasi (Marsusanti, 2018). Transportasi *online* mengutamakan faktor keamanan konsumen yang didalam aplikasi telah tersedia berbagai informasi yang lengkap tentang pengemudi seperti foto pengemudi, nama, dan kontak (Anindhita *et al*, 2016). Jenis transportasi *online* yang ada Provinsi Kepulauan Bangka Belitung pertama kali terdapat di Kota Pangkalpinang yaitu *Grab* dan setelah itu diikuti oleh GO-JEK. *Grab* merupakan perusahaan O₂O (*online to offline*) dibidang transportasi yang dominan digunakan di Asia Tenggara termasuk di Indonesia. *Grab* dan GO-JEK merupakan transportasi *online* yang memberikan berbagai macam layanan yang menggunakan kecanggihan teknologi. Namun, dari segi aplikasi kedua transportasi *online* ini memiliki perbedaan, dimana *Grab* memiliki aplikasi yaitu *grab bike, grab taxi, grab express, grab car, grab hitch, grab food dan grab fresh* (Rahayu, 2019). Sedangkan GO-JEK menyediakan berbagai pelayanan seperti *go-shop,*

go-car, go-mart, go-ride, go-give, go-food, dan go-send (Giri, 2017).

Wallsten (2015) meneliti tentang transportasi *online Uber* dengan hasil bahwa seorang pengemudi penuh waktu bisa mendapatkan penghasilan \$75.000 sampai dengan \$90.000 per tahun bila dibandingkan dengan penghasilan pengemudi *offline* yang hanya sebesar \$30.000. Penelitian lain yang dilakukan oleh Hall, 2016 meneliti hal yang sama yaitu transportasi *online* dengan hasil penelitian bahwa pada tiga bulan pertama tahun 2014 perusahaan *Uber* telah mendistribusikan \$657 juta kepada pengemudi di Amerika Serikat. Penelitian ini juga menemukan bahwa pengemudi lebih memilih mendaftar menjadi pengemudi *online* karena sifat pekerjaan fleksibilitas dan banyak yang menggunakan jasa transportasi *online* sebagai salah satu alternatif untuk meningkatkan pendapatan baik sebagai pekerjaan tetap ataupun sampingan.

Perkembangan jumlah transportasi *online* di Indonesia seperti GO-JEK di beberapa daerah yang telah dilakukan penelitian oleh Adelina (2018) di Bandar Lampung

menemukan bahwa mitra GO-JEK telah memiliki kurang lebih 7000 *driver* GO-JEK. Sedangkan penelitian yang telah dilakukan oleh Giri (2017) di Kota Denpasar Provinsi Bali menemukan bahwa jumlah *driver* GO-JEK sebanyak 6.500 mengalami kenaikan menjadi 8.000 *driver* pada bulan Oktober 2016. Sehingga hal tersebut menunjukkan bahwa di kota-kota besar di Indonesia, jumlah *driver* GO-JEK mengalami peningkatan.

Teori ekonomi konvensional menyatakan secara umum seseorang atau tenaga kerja lebih banyak memilih bekerja atau menawarkan jam kerjanya jika tingkat upah yang diterima lebih tinggi (Sukartini, 2014). Tetapi dengan bertambahnya jumlah *driver* GO-JEK maka terjadinya persaingan sehingga menyebabkan menurunnya pendapatan *driver* GO-JEK yaitu sebesar 200.000 rupiah dalam sehari (Giri, 2017).

Kondisi untuk melihat tingkat produktivitas seseorang salah satunya adalah umur produktif. Umur produktif yaitu kisaran 14 sampai 15 tahun hal ini dapat menjelaskan bahwa individu lebih

bisa bekerja maksimal sehingga pendapatan atau penghasilan yang diterima juga akan meningkat (Hasyim, 2017). Semakin tingginya pendidikan yang dimiliki seseorang maka penghasilan atau pendapatannya juga akan meningkat. Tingkat pendidikan yang lebih baik akan menyebabkan seseorang mampu mendapatkan pengetahuan lebih banyak sehingga hal tersebut akan mempermudah untuk memperoleh pendapatan yang lebih baik (Syafitri, 2012). Selain tingkat pendidikan, pengalaman yang dimiliki seseorang juga dapat menjadi nilai jual dalam pekerjaan. Pengalaman kerja adalah sebuah proses yang dijalankan individu yang telah memiliki pekerjaan dan mendapatkan sebuah pengalaman sehingga meningkatkan keterampilan, kemudahan dan kecermatan individu itu sendiri untuk menyelesaikan pekerjaannya hal ini juga berhubungan dengan pendapatan yang diperoleh juga akan meningkat (Giri, 2017). Sesuai dengan latar belakang yang telah dipaparkan, maka peneliti perlu melakukan penelitian tentang **“Analisis Faktor-Faktor yang**

Mempengaruhi Pendapatan Driver Transportasi Online di Kota Pangkalpinang” Rumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana pengaruh jam kerja, umur, pendidikan dan pengalaman kerja terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang. Sedangkan tujuannya adalah untuk menganalisis pengaruh jam kerja, umur, pendidikan dan pengalaman kerja terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang.

2. Kajian Pustaka dan Pengembangan Hipotesis

2.1. Teori *Human Capital*

Sumber yang mendasari berbagai tingkat produktivitas ekonomi disebut sebagai investasi yang dilakukan seseorang dan individu untuk meningkatkan produktivitasnya disebut *human capital* (Romer, 1999). *Human capital* terdiri penggabungan antara keterampilan, pelatihan, pengalaman, kebiasaan, pendidikan, energi, inisiatif dan kesehatan yang dapat mempengaruhi produktivitas manusia itu sendiri (Frank dan Bemanke, 2007).

Human capital menjadi tolak ukur yaitu bidang pendidikan dan kesehatan. Pendidikan, pelatihan dan *skill* merupakan nilai lebih bagi seseorang dalam meningkatkan produktivitasnya. Semakin meningkat tingkat pendidikan individu atau mengikuti pelatihan-pelatihan maka, kemampuan dan keterampilan seseorang tersebut maka akan semakin berkembang (Todaro, 2006). Seseorang yang melakukan investasi untuk bersekolah maka akan bersedia memberikan pendapatannya sekarang untuk mendapatkan pendapatan yang lebih bagus dimasa yang akan datang. Seseorang berinvestasi dalam hal pendidikan berharap akan mendapatkan pendapatan yang lebih tinggi sesuai dengan tingkat pendidikannya. Investasi untuk pendidikan adalah cara terbaik untuk meningkatkan kekayaan ekonomi dari pendapatan rendah dan pekerjaan yang kurang bagus. Pendidikan dan keterampilan merupakan peran penting dalam menentukan pendapatan (Borjas, 2015).

2.2. Teori Penawaran Tenaga Kerja

Penawaran tenaga kerja disebut sebagai pemilik jasa tenaga kerja yang bersedia menyediakan tenaga kerja yang memberikan upah dan gaji dalam waktu tertentu. Penawaran tenaga kerja dapat mempengaruhi keputusan individu untuk dapat ditentukan dari pilihan yang dibuat oleh seseorang tersebut jika memilih bekerja maka waktu untuk bersantai sedikit tetapi memiliki pendapatan yang tinggi, apabila seorang tersebut memilih untuk menghabiskan waktunya untuk bersantai maka pendapatannya juga lebih rendah (Sumarsono, 2009).

Setiap orang memiliki keputusan yang berbeda-beda apakah akan bekerja atau tidak, setelah bekerja, dan berapa lama akan bekerja. Dalam perekonomian, penawaran tenaga kerja dapat ditetapkan oleh jumlah pilihan kesempatan kerja dibuat masing-masing orang dalam suatu populasi. Jika kita tidak bekerja, maka dapat mengonsumsi lebih banyak waktu untuk berlibur tetapi kita tidak mempunyai barang-barang lain yang membuat kualitas hidup kita lebih menyenangkan. Jika

memilih bekerja, maka kita memiliki kemampuan untuk membeli barang-barang tersebut tetapi kita harus mengorbankan banyak waktu libur yang sangat berharga itu untuk bekerja. Pilihan antara bekerja-berlibur (*labour-leisure choice*) berdampak pada tingkat upah dan pendapatan individu sebagai variabel kunci dalam menentukan alokasi waktu yang digunakan antara pasar kerja dan aktivitas libur (Handoyo, 2016).

2.3. Teori Ekonomi Transportasi

Ekonomi transportasi merupakan cabang ekonomi yang berfokus pada sumber daya alokasi dan interaksi. Peran penting ekonomi adalah memberikan informasi tentang cara-cara yang harus digunakan dalam membuat kebijakan tentang pengaruh transportasi. Ekonomi transportasi memberikan perubahan perilaku antar pelaku ekonomi untuk saling berinteraksi sehingga mencapai tingkat efisiensi. Transportasi berpotensi dapat mempengaruhi daerah perkotaan untuk meningkatkan pembangunan Kota (Small dan Verhoef, 2007).

Pengangkutan transportasi memiliki dua fungsi sebagai alat moda, mengangkut manusia dari suatu tempat ketempat lainnya. Barang akhir, sebagai pemenuhan kebutuhan manusia akan jasa pengangkutan dengan sistem transportasi yang diberikan sebagai sarana transportasi guna menunjang aktivitas masyarakat dapat melakukan kegiatan ekonomi (Budiarto, 2013).

2.4. Konsep Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja

Tingkat partisipasi angkatan kerja (TPAK) yaitu persentase dari populasi tertentu yang memiliki pekerjaan atau sedang mencari pekerjaan. Perubahan paling besar yang terjadi dalam pasar tenaga kerja (Ehrenberg, 2014). Tingkat partisipasi angkatan kerja adalah seseorang yang telah memasuki usia kerja secara baik dalam pasar tenaga kerja, sudah memiliki pekerjaan maupun sedang mencari kerja. Tingkat partisipasi angkatan kerja dinyatakan bagi semua tenaga kerja berdasarkan jenis kelamin, umur, dan pendidikan. Tingkat partisipasi angkatan kerja (TPAK) secara umum

sebagai alat ukur yang menjelaskan jumlah usia kerja disetiap 100 penduduk angkatan kerja (Kusnendi, 2009).

3. Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Pangkalpinang. Jenis data yang digunakan adalah data primer. Penelitian ini menganalisis tentang pengaruh jam kerja, umur, pendidikan dan pengalaman kerja terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang. Populasi dalam penelitian ini untuk *driver Grab* sebanyak 400 dan *driver GO-JEK* 200. Pengambilan sampel dalam penelitian ini yaitu menggunakan sampel acak sederhana (*simple random sampling*). Sampel dalam penelitian ini untuk *driver Grab* 200 dan *driver GO-JEK* 133.

Teknik analisis menggunakan metode regresi linier berganda dengan model persamaan sebagai berikut:

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_n X_n + \varepsilon \dots\dots\dots(1)$$

dimana :
 Y : Variabel Dependen
 a : Intercept (konstanta)
 b₁ : koefisien regresi untuk X₁
 b₂ : koefisien regresi untuk X₂

b_n : koefisien regresi untuk X_n
 X₁ : Variabel bebas pertama
 X₂ : Variabel bebas kedua
 X_n : Variabel bebas ke n
 ε : Variabel Residu

Adapun persamaan regresi linear berganda dalam penelitian ini adalah:

$$PN_i = \beta_{0i} + JK_i + UM_i + PA_i + PK_i + \varepsilon_i \dots\dots\dots(2)$$

dimana :
 PN_i : Pendapatan
 β_{0i} : Intercept
 JK_i : Jam Kerja
 UM_i : Umur
 PA_i : Pendidikan
 PK_i : Pengalaman Kerja
 ε_i : Error
 i : Cross Section

4. Hasil Analisis dan Pembahasan

4.1. Hasil Analisis

Hasil Regresi Berganda

Hasil dalam penelitian ini sudah memenuhi uji asumsi klasik yaitu uji normalitas, uji multikolonieritas, dan uji heteroskedastisitas. Hasil regresi berganda dalam penelitian:

Tabel 1. Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Model	Coefficients	Sig.
(Constant)	232321.394	0.372
Jam Kerja	194578.114	0.000
Umur	3981.160	0.307
Pendidikan	14568.874	0.184
Pengalaman Kerja	-21398.380	0.026

Sumber: Diolah Peneliti, 2020.

Berdasarkan tabel 1 diperoleh persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$PN_i = 232321,394 + 194578,114 JK_i + 3981,160 UM_i + 14568,874 PE_i - 21398,380 PK_i$$

Model persamaan yang diperoleh dari hasil regresi berganda menunjukkan bahwa:

1. Pada saat umur, jam kerja, pendidikan, dan pengalaman kerja bernilai nol, maka pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang sebesar 232321,394 rupiah.
2. Jam kerja memiliki pengaruh positif dan signifikan. Apabila jam kerja bertambah 1 jam maka akan meningkatkan pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang sebesar 194578,114 rupiah.
3. Umur berpengaruh positif dan tidak signifikan. Artinya, apabila umur *driver* bertambah 1 tahun maka dapat meningkatkan pendapatan sebesar 3981,160 rupiah. Akan tetapi, variabel umur dapat diabaikan untuk menentukan pengaruh terhadap pendapatan karena pendapatan *driver* yang tinggi belum tentu

driver yang berumur produktif maupun non produktif.

4. Pendidikan memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan. Artinya, ketika pendidikan bertambah 1 tahun maka terjadi peningkatan pendapatan sebesar 14568,874 rupiah. Akan tetapi, variabel ini dapat diabaikan untuk menentukan tingkat pengaruh terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang karena pendapatan yang tinggi belum tentu tingkat pendidikan *driver* tinggi. Hal ini disebabkan karena pendidikan bukan termasuk faktor utama untuk menjadi *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang.
5. Pengalaman kerja memiliki pengaruh negatif dan signifikan. Artinya apabila pengalaman kerja bertambah 1 bulan maka pendapatan akan menurun sebesar 21398,380 rupiah. Karena *driver* di kota pangkalpinang baru berjalan beberapa tahun dan syarat menjadi *driver* tidak perlu memiliki pengalaman kerja.

Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi digunakan untuk melihat seberapa besar variabel jam kerja, umur, pendidikan dan pengalaman kerja mampu menjelaskan pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang.

Tabel 2 Hasil Koefisien Determinasi (R²)

Model Summary			
Model	R square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
	0.403	0.396	543293.531

Sumber: Diolah Peneliti, 2020.

Berdasarkan tabel 2 koefisien determinasi variabel jam kerja, umur, pendidikan dan pengalaman kerja terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang sebesar 0,396 persen.

Uji Signifikan Parameter Individual (Uji Statistik t)

Uji t digunakan untuk melihat pengaruh masing- masing variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen.

Tabel 3 Hasil Uji Signifikan Parameter Individual (Uji Statistik t)

Model	t	Sig
(Constant)	0.893	0.372
Jam Kerja	14.405	0.000
Umur	1.023	0.307
Pendidikan	1.331	0.184

Pengalaman Kerja	-2.232	0.026
------------------	--------	-------

Sumber: Diolah Peneliti, 2020.

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan bahwa secara parsial jam kerja, dan pengalaman kerja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan. Sedangkan umur dan pendidikan tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang.

Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F)

Uji F bertujuan untuk mengetahui apakah variabel bebas (independent) secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat (dependent). Kriteria keputusan jika $\alpha > 0,05$ maka model ditolak, jika $\alpha < 0,05$ maka model diterima.

Tabel 4. Hasil Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F)

Model	df	F	Sig.
Regression	4	55.436	0.000
Residual	328		
Total	332		

Sumber: Diolah Peneliti, 2020.

Nilai Prob. F hitung pada tabel 4 nilainya 0,000 lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa secara keseluruhan variabel umur, jam kerja, pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh

signifikan terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang.

4.2. Pembahasan

Pengaruh Jam Kerja Terhadap Pendapatan *Driver* Transportasi *Online* di Kota Pangkalpinang

Hasil pengujian jam kerja terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang sig. 0,000 lebih kecil dari 0,05 hal ini menunjukkan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan. Sama halnya dengan penelitian yang dilakukan oleh Muliawan (2016) menemukan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan Kota. Hasil penelitian menemukan bahwa jumlah jam kerja para *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang yaitu bekisar lebih dari 8 jam perhari. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat jam kerja para *driver* transportasi *online* melebihi jumlah jam kerja formal yaitu sekitar 8 jam perhari. Hal ini disebabkan karena jam kerja bersifat fleksibel sehingga para *driver* bebas dalam menentukan jumlah jam kerja dalam satu hari.

Jika *driver* memiliki jam kerja yang lebih banyak maka peluang untuk memperoleh pendapatan semakin besar. Kondisi ini disebabkan karena jumlah order yang diterima oleh *driver* tidak menentu. Semakin banyak jumlah jam kerja maka semakin besar pendapatan yang diterima sebaliknya jika jumlah jam kerja rendah maka pendapatan yang diterima juga akan rendah. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Isrohah (2015) bahwa setiap terjadi peningkatan jam kerja, maka pendapatan bersih pedagang kaki lima di Kelurahan Ngaliyan Semarang juga akan mengalami kenaikan.

Pengaruh Umur Terhadap Pendapatan *Driver* Transportasi *Online* di Kota Pangkalpinang

Hasil penelitian menemukan bahwa umur *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang didominasi 26 sampai 35 tahun. Menunjukkan bahwa umur *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang sudah memasuki kelompok umur dewasa awal. Kelompok umur dewasa awal berarti sudah memasuki umur produktif dimana tingkat produktivitas kerja

yang diharapkan cukup besar untuk memperoleh pendapatan. Artinya, secara fisik responden masih memiliki potensi yang besar untuk menghasilkan produktivitas kerja yang tinggi sehingga peluang untuk mendapatkan pendapatan juga besar.

Hasil analisis regresi nilai Prob. variabel umur 0,307 lebih besar dari 0,05 hal ini menyatakan bahwa variabel umur berpengaruh positif terhadap pendapatan tetapi tidak signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa umur *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang tidak berpengaruh karena untuk memperoleh pendapatan yang besar tidak tergantung dengan tingkat umur. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan Suprati (2018) bahwa variabel umur tidak memberikan pengaruh terhadap pendapatan pedagang perempuan pasar Barongan Bantul. Hal ini menunjukkan pedagang perempuan di pasar Barongan Bantul tetap berjualan meskipun sudah memasuki usia non produktif. Sehingga umur tidak menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi tingkat pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang. Berdasarkan hasil

penelitian yang dilakukan *driver* transportasi *online* yang sudah memasuki kategori umur non produktif masih tetap bekerja dengan alasan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari sehingga produktivitas dalam bekerja akan ikut menurun.

Pengaruh Pendidikan Terhadap Pendapatan *Driver* Transportasi *Online* di Kota Pangkalpinang

Hasil penelitian ini menemukan bahwa nilai Prob. $0,184 > 0,05$ menunjukkan variabel pendidikan memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang. Tingkat pendidikan bertambah 1 tahun maka pendapatan akan meningkat sebesar 14568,874 rupiah. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Cahyadi (2017) bahwa variabel tingkat pendidikan mempunyai pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan *driver* ojek *online*. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pendidikan *driver* ojek *online* di Malang tidak berpengaruh terhadap pendapatan.

Tingkat pendidikan *driver* transportasi *online* tidak berpengaruh

terhadap pendapatan karena tidak semua *driver* transportasi *online* menempuh pendidikan yang tinggi, sehingga pendidikan tidak dapat menentukan jenjang karir pada *driver* transportasi *online*. Hal ini disebabkan karena semua jenjang pendidikan akan sama atau selaras ketika menjadi *driver* transportasi *online* yang membedakan hanya produktivitas *driver* itu sendiri. Berbeda dengan teori *human capital* yang menyatakan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin tinggi pendapatan yang diterima.

Pengaruh Pengalaman Kerja Terhadap Pendapatan *Driver* Transportasi *Online* di Kota Pangkalpinang

Hasil penelitian menemukan bahwa pengalaman kerja berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang. Sehingga pengalaman kerja dalam bekerja sebagai *driver* transportasi *online* belum menentukan bahwa semakin tinggi tingkat pengalaman kerja maka pendapatannya juga akan meningkat.

Sama halnya dengan penelitian yang dilakukan Widiastuti (2017) menyatakan bahwa pengalaman kerja berpengaruh negatif terhadap pendapatan lanjut usia di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa kenaikan pengalaman kerja akan diikuti dengan kenaikan pendapatan yang semakin menurun.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Aryanto (2017) menemukan nilai Prob. 0,0080 lebih kecil dari 0,05 hal ini menunjukkan bahwa pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan buruh nelayan di Pantai Sendangbiru. Hal ini dikarenakan pengalaman kerja sangat dibutuhkan oleh nelayan, karena pengalaman yang diperoleh dari nelayan dapat memahami kondisi laut serta penggunaan alat-alat untuk penangkapan ikan. Penelitian yang dilakukan oleh Pertiwi (2015) menemukan bahwa pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan tenaga kerja di daerah Istimewa Yogyakarta. Hasil penelitian menunjukkan bahwa semakin lama atau tinggi pengalaman kerja

seseorang maka semakin meningkat pendapatan seseorang.

5. Kesimpulan dan Saran

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan penelitian secara simultan menunjukkan bahwa jam kerja, umur, pendidikan dan pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang. Sedangkan secara parsial jam kerja berpengaruh positif dan signifikan, umur berpengaruh positif dan tidak signifikan, pendidikan berpengaruh

positif dan tidak signifikan dan pengalaman kerja berpengaruh negative dan tidak signifikan terhadap pendapatan *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang.

5.2. Saran

Kepada pihak diharapkan seperti Dinas Perhubungan dan Badan Pusat Statistik (BPS) untuk dapat menyediakan data jumlah *driver* transportasi *online* di Kota Pangkalpinang. Untuk penelitian selanjutnya, menambah variabel bebas lainnya yang belum diteliti seperti variabel cuaca.

REFERENSI

- Adelina, Annisa. 2018. *Analisis Determinan Pendapatan Mitra GO-JEK di Kota Bandar Lampung*. Lampung: Universitas Lampung.
- Anindhita, W., Arisanty, M., Rahmawati, D. 2016. *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online*. Jakarta: Universitas Bakri.
- Aryanto, Agustinus D., Sudarti. 2017. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Buruh Nelayan di Pantai Sedangbiru Desa Tambakrejo Kabupaten Malang*. *Jurnal ilmu ekonomi, Vol 1 jilid 1/2017 Hal. 16-29*.
- Budiarto, Arief. 2013. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Sepeda Motor di Kota Semarang (Studi Kasus: PNS Kota Semarang)*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Borjas, J. (n.d.). *Labor ECOLO : rrlics Third Edition*
- Cahyadi, Dedy. 2017. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan*

- Driver Ojek Online*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Ehrenberg, Ronald G., Smith, Robert S. 2014. *Modern Labor Economics: Theorand Public Policy*, Eleventh Edition. Pearson Education, Inc. New York City.
- Frank, R.H., Bernanke, B.S. 2007. *Principles of Microeconomics (3rd ed)*. New York: McGraw-Hill/Irwin.
- Giri, C.P., Dewi, U.H.M. 2017. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar Bali. *E-jurnal EP Unud*, 6 (6) : 948-975. Denpasar : Universitas Udayana.
- Hall, J. V, & Krueger, A. B. (2016). *An Analysis Of The Labor Market For Uber's Driver Partners In The United States*. Cambridge: National Bureau Of Economic Research.
- Handoyo, D.S., Sjafi'i, A. 2016. *Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Universitas Terbuka.
- Hasyim, H. 2017. Analisis Hubungan Karakteristik Petani Kopi Terhadap Pendapatan (Studi Kasus: Desa Dolok Seribu Kecamatan Paguran Kabupaten Tapanuli Utara). *Jurnal komunikasi penelitian*. Lembaga penelitian. USU. Medan.
- Isrohah, Rohmatul. 2015. *Analisis Pengaruh Modal Kerja dan Jam Kerja Terhadap Pendapatan Bersih Pedagang Kaki Lima di Kelurahan Ngaliyan Semarang*. Semarang: Universitas Islam Negeri Walisongo.
- Jura, D.C., Palar S.W., Sumual J.I. 2016. Pengaruh Kenaikan Harga BBM dan Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Sopir Angkot di Kota Manado Tahun 2015. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi Vol. 16. No. 1*.
- Kusnendi. 2009. *Ekonomi Sumber Daya Manusia dan Alam*. Jakarta: Universitas Terbuka.
- Marsusanti, Eva., Susilawati, Nugraha R., Koeswara N.S.T. 2018. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek. *Jurnal Swabumi, Vol. 6 No. 2 September 2018*.
- Muliawan, Hendra., Sutrisna Ketut I. 2016. Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi. *E-Jurnal EP Unud*, 5 (12): 1567-1585.
- Muthalib, A.A. 2016. Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawa Utara Dengan Kabupaten atau Kota Sekitarnya. *Jurnal Progress Ekonomi Pembangunan, Vol. 1, (No.1) 2016*.

- Pertiwi, Pitma. 2015. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja di Daerah Istimewa Yogyakarta*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.
- Romer, P.M. 1990. Endogeneous Technological Change. *Journal of Political Economy*, 98(5), 71-102.
- Small, K. A., & Verhoef, E. T. (n.d.). *The Economics of Urban*.
- Sukartini, Made. 2014. Hubungan Upah Dan Penawaran Tenaga Kerja Supir Taxi di Surabaya. *JEKT*, 7 (1), Page 60-72.
- Sumarsono, Sonny. *Ekonomi Sumber Daya Manusia Teori dan Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Suprpti, Ervin. 2018. Pengaruh Modal, Umur, Jam Kerja dan Pendidikan Terhadap Pendapatan Pedagang Perempuan Pasar Barangan Bantul. *Jurnal Pendidikan dan Ekonomi*, volume 7 nomor 2 tahun 2018.
- Todaro, Michal P., Smith, Stephen C. 2006. *Economic Development, Ninth Edition*. New York: University Addison Mesley.
- Wallsten, S., (2015). *The Competitive Effects of the Sharing Economy : How is Uber Changing Taxis ? The Competitive Effects of the Sharing Economy : How is Uber Changing Taxis ?* (June).
- Widiastuti, Atik. 2018. *Pengaruh Pendidikan Jumlah Jam Kerja dan Pengalaman Kerja Terhadap Pendapatan Tenaga Kerja Lanjut Usia di Indonesia*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.