

**PENGARUH JAM KERJA DAN KEBIJAKAN TARIF OJEK *ONLINE*  
TERHADAP TINGKAT PENDAPATAN *DRIVER GRAB BIKE* DI  
KECAMATAN MEDAN TEMBUNG**

**SKRIPSI**

Oleh :

**ARIFIN**  
**NIM. 51153137**

**Program Studi**  
**EKONOMI ISLAM**



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI**  
**SUMATERA UTARA**

**2020**

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Arifin  
NIM : 51153137  
Tempat/tgl. Lahir : Aceh, 4 September 1997  
Pekerjaan : Mahasiswa  
Alamat : Melati 2, Kec. Perbaungan

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang berjudul **“PENGARUH JAM KERJA DAN KEBIJAKAN TARIF OJEK ONLINE TERHADAP TINGKAT PENDAPATAN *DRIVER GRAB BIKE* DI KECAMATAN MEDAN TEMBUNG”** benar karya asli saya, kecuali kutipan-kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terjadi kesalahan dan kekeliruan didalamnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Medan, 13 April 2020

Saya yang Bermohon

Arifin

Nim: 51153137

## PERSETUJUAN

Skripsi Berjudul:

PENGARUH JAM KERJA DAN KEBIJAKAN TARIF OJEK *ONLINE*  
TERHADAP TINGKAT PENDAPATAN *DRIVER GRAB BIKE* DI  
KECAMATAN MEDAN TEMBUNG

Oleh:

Arifin

Nim. 51153137

Dapat Disetujui Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana  
Ekonomi (SE)

Pada Program Studi Ekonomi Islam

Medan, 13 April 2020

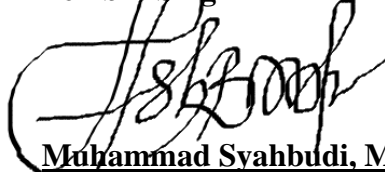
**Pembimbing I**



**Dr. Sugianto, MA**

**NIP.19670607 200003 1003**

**Pembimbing II**



**Muhammad Syahbudi, MA**

**NIP.1100000094**

**Mengetahui**

**Ketua Jurusan Ekonomi Islam**



**Dr. Marliyah, M. Ag**

**NIP.19760126 200312 2003**

## LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi berjudul “PENGARUH JAM KERJA DAN KEBIJAKAN TARIF OJEK *ONLINE* TERHADAP TINGKAT PENDAPATAN *DRIVER GRAB BIKE* DI KECAMATAN MEDAN TEMBUNG”. Arifin, NIM. 51153137 Prodi Ekonomi Islam telah dimunaqasyahkan dalam sidang munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan Pada tanggal 11 Juni 2020. Skripsi ini telah diterima untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Islam (S.E) pada Prodi Ekonomi Islam.

Medan, 11 Juni 2020  
Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi  
Prodi Ekonomi Islam UIN-SU

Ketua,



**Dr. Marliah, M. Ag**  
NIP.19760126 200312 2003

Sekretaris,



**Imsar, M.Si**  
NIP.19870303 291503 1004

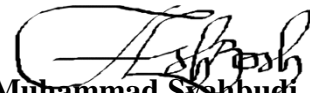
Anggota

Pembimbing I



**Dr. Sugianto, MA**  
NIP.19670607 200003 1003

Pembimbing II



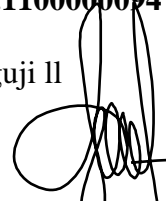
**Muhammad Syahbudi, MA**  
NIP.1100000094

Penguji I



**Hendra Harmain, M.Pd**  
NIP.19730510 199803 1003

Penguji II



**Dr. Muhammad Arif, MA**  
NIB.1100000116

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam  
Universitas Islam Negeri Sumatera Utara

**Dr. Andri Soemitra, MA**  
NIP.197605072006041002  
NIDN. 2007057602

## ABSTRAKSI

Penelitian Arifin NIM 51153137 (2020) Skripsi berjudul, “*Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online Terhadap Tingkat Pendapatan Driver Grab Bike di Kecamatan Medan Tembung*” Dibawah bimbingan Pembimbing Skripsi I Bapak Dr. Sugianto, MA dan Bapak Muhammad Syahbudi, MA sebagai Pembimbing Skripsi II

Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh jam kerja dan kebijakan tarif terhadap tingkat pendapatan *driver Grab Bike* di Kecamatan Medan Tembung. Sumber pengumpulan data yang digunakan adalah Data primer, data yang didapat dari sumber pertama baik dari individu maupun perorangan seperti hasil wawancara atau hasil pengisian kuisioner. Jumlah sampel pada penelitian ini sebanyak 98 orang. Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan bantuan program *SPSS release 2.0 for windows*. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier berganda dimana dimana jam kerja dan kebijakan tarif ojek *online* sebagai variabel indeviden dan tingkat pendapatan sebagai variabel devenden. Hasil penelitian diperoleh nilai R Square ( $R^2$ ) adalah sebesar 0,628 atau 62,8%. Besarnya nilai koefisien determinasi tersebut menunjukkan bahwa variabel bebas yang terdiri dari jam kerja dan kebijakan tarif mampu menjelaskan variabel terikat, yaitu tingkat pendapatan (Y) sebesar 62,8%, sedangkan sisanya sebesar 37,2% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian ini. Untu variabel jam kerja ( $X_1$ ) berpengaruh terhadap tingkat pendapatan (Y) dengan signifikansi 0,000 dan t hitung sebesar 17,403. Untuk variabel kebijakan tarif ( $X_2$ ) berpengaruh terhadap tingkat pendapatan (Y) dengan signifikansi 0,000 dan t hitung sebesar 22,139. Dari hasil uji regresi linier berganda diperoleh persamaan  $Y = 4.007,435 + 3.502,787X_1 + 0,724X_2 + \mu$

**Kata Kunci :** Jam Kerja, Kebijakan Tarif Ojek *Online*, Pedapatan

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji syukur disampaikan kepada Allah Swt yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua yang penuh dengan kekhilafan dalam bertindak dan berpikir. Sholawat dan salam diutarakan kepada baginda Nabi Muhammad Saw beserta dengan keluarga dan para sahabatnya. Semoga di hari akhir kelak kita semuanya sebagai umatnya mendapatkan siraman syafa'atnya di yaumul akhir kelak.

Terucap rasa syukur yang teramat karena penulis bersyukur bisa menyelesaikan karya ilmiah skripsi dengan judul “Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online Terhadap Tingkat Pendapatan *Driver Grab Bike* di Kecamatan Medan Tembung” dengan lancar tanpa memiliki kesulitan yang berarti.

Dalam penulisan skripsi ini disadari begitu banyak pertolongan yang penulis dapatkan dari berbagai pihak. Sebab tanpa adanya pertolongan tersebut tidak mungkin penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat sesuai dengan waktunya. Oleh karenanya, penulis pun menyampaikan rasa terimakasih kepada:

1. Teruntuk yang paling istimewa kepada **Ayahanda Suroso Lamidi**, Ibunda tersayang **Ponimi**, dan juga seluruh keluarga yang senantiasa memberikan doa, nasehat, dorongan semangat, bantuan baik berupa moril maupun meteril untuk dapat menyelesaikan tugas-tugas di perkuliahan sehingga dapat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi.
2. **Prof. Dr. H. Saidurrahman Harahap, M.Ag** selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
3. **Dr. Andri Soemitra, MA** selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Sumatera Utara dan Wakil Dekan I, II, III.
4. **Dr. Marliyah, M.Ag** selaku Ketua Jurusan Ekonomi Islam.
5. **Dr. Sugianto, MA** dan **Muhammad Syahbudi, MA** selaku Dosen Pembimbing Skripsi I dan II yang telah meluangkan waktu dan pemikirannya dalam membina penulis untuk menyusun skripsi ini.

6. **Ibu Annio Indah Lestari Nasution, SE, M.Si** selaku Penasehat Akademik yang turut berperan dalam membantu penulis untuk penyusunan proposal skripsi.
7. Seluruh Dosen di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Sumatera Utara yang juga telah meluangkan waktu dan pikirannya untuk mendidikan penulis menjadi mahasiswa yang memiliki pendirian dan mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat kepada orang-orang yang belum mengetahui mengenai Ekonomi Islam.
8. Teruntuk kedua orang tua saya yang telah banyak memberikan motivasi dan dukungan serta mendoakan dalam penyelesaian skripsi ini.
9. Teruntuk keluarga besar kelas Ekonomi Islam-F angkatan 2015.
10. Teruntuk sahabat Riski Hidayat, Muhammad Suandi, dan Dwiky Ramadani telah banyak memberikan motivasi dan dukungan serta mendoakan dalam penyelesaian skripsi ini.
11. Yang istimewa kepada semua pihak lainnya yang tidak bisa semuanya dituliskan dalam kata pengantar teramat singkat ini. Semoga bantuan yang telah semua pihak berikan kepada penulis dapat dibalas Allah Swt dengan curahan pahala yang tiada pernah bisa mengering sampai kapan pun.

Penulis telah berupaya dengan sekuat tenaga dalam menyelesaikan skripsi ini, namun disadari masih terdapat banyak kekurangan yang kiranya dari sisi isi dan tata bahasanya. Sembari itu penulis menantikan saran dan kritik yang berguna untuk menyempurnakan skripsi ini. Pada akhir kata ini penulis dapat menyampaikan rasa terimakasih dan berharap apa yang ada di dalam skripsi ini bisa bermanfaat bagi kita semuanya. Aamiin.

Medan, 13 April 2020

Penulis

Arifin

NIM. 51153137

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PERNYATAAN .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Identifikasi Masalah.....	7
C. Batasan Masalah .....	7
D. Rumusan Masalah.....	7
E. Tujuan Masalah.....	8
F. Manfaat Penelitian .....	8
<b>BAB II KAJIAN TEORITIS.....</b>	<b>10</b>
A. Landasan Teori .....	10
1. Pengertian Transportasi.....	10
a. Pengertian Transportasi .....	10
b. Dasar Hukum Layanan Transportasi Berbasis Aplikasi Online	12
2. Teori Pendapatan .....	13
a. Pengertian Pendapatam .....	13
b. Penggolongan Pendapatan .....	15
c. Jenis-jenis Pendapatan.....	15
d. Sumber-sumber Pendapatan.....	16
e. Cara Tingkatkan Pendapatan Driver Grab .....	16
f. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan .....	18
g. Pendapatan Dalam Persfektif Islam .....	18



3. Jam kerja .....	19
a. Pengerertian Jam Kerja.....	19
b. Teori Alokasi Waktu .....	20
4. Kebijakan Tarif .....	20
a. Pengertian Kebijakan .....	20
b. Kebijakan Publik.....	21
c. Tahap-tahap pembuatan Kebijakan Publik.....	22
d. Implementasi Kebijakan.....	23
e. Tarif .....	24
f. Strategi Penetapan Tarif.....	25
g. Variabel Penetapan Tarif.....	26
5. Driver Ojek Online .....	27
a. Pengertian Ojek .....	27
b. Pengertian Ojek Online .....	28
c. Empat Prinsip Utama yang Harus dimiliki Seorang Driver ..	28
B. Penelitian Terdahulu .....	29
G. Kerangka Teoritis .....	33
H. Hipotesis .....	34
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>35</b>
A. Pendekatan Penelitian .....	35
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	35
C. Populasi dan Sampel.....	35
1. Populasi.....	35
2. Sampel .....	36
D. Jenis dan Sumber Data.....	37
E. Teknik Pengumpulan Data.....	37
1. Kuisisioner (Angket) .....	37
2. Studi Dokumen .....	37
3. Wawancara .....	38
F. Definisi Operasional Variabel .....	38

1. Jam Kerja.....	38
2. Kebijakan Tarif .....	38
3. Pendapatan Driver .....	38
G. Teknik Analisi Data .....	40
1. Uji Statisti Deskriptif .....	40
2. Uji Asumsi Klasik.....	40
H. Analisi Deskriptif .....	40
I. Metode Analisi Regersi Linier Berganda.....	46
J. Uji Hipotesis .....	43
a. Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F) .....	43
b. Uji Signifikansi Parsial (Uji Statistik t) .....	44
c. Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ ).....	45
d. Uji Model Regresi.....	45
<b>BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>46</b>
A. Hasil Penelitian .....	46
1. Gambaran Umum Kecamatan Medan Tembung.....	46
2. Gambaran Umum Perusahaan.....	46
3. Karakteristik Responden .....	51
a. Berdasarkan Jenis Kelamin .....	51
b. Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	51
c. Berdasarkan Jumlah Tanggungan .....	52
d. Berdasarkan Umur .....	52
4. Deskripsi Variabel .....	53
a. Variabel Jam Kerja.....	54
b. Data Variabel Kebijakan Tarif.....	55
c. Data Variabel Pendapatan .....	56
5. Uji Asumsi Klasik.....	57
a. Uji Normalitas .....	57
b. Uji Multikolineritas .....	59
c. Uji Autokorelasi .....	60

d. Uji Heteroskadastisitas .....	61
6. Uji Hipotesis .....	62
a. Uji F.....	63
b. Uji t.....	64
c. Koefisien Determinasi ( <i>R Square</i> ) .....	64
7. Uji Model Regresi Linier Berganda.....	65
B. Pembahasan .....	66
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>68</b>
A. Kesimpulan .....	68
B. Saran.....	68

**Daftar Pustaka.....**

**Daftar Riwayat Hidup Penulis**

**Lampiran**

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	: Tingkat Kenaikan Mitra Driver Grab Tahun 2015-2018.....	4
Tabel 2.1	: Penelitian Terdahulu .....	29
Tabel 3.1	: Devinisi Operasional dan Indikator Variabel penelitian .....	39
Tabel 3.3	: Uji Autokorelasi.....	42
Tabel 4.1	: Tingkat Pendidikan Responden .....	51
Tabel 4.2	: Jumlah Tanggungan Responden .....	52
Tabel 4.3	: Umur Responden .....	53
Tabel 4.4	: Descriptive Statistics Jam Kerja .....	54
Tabel 4.5	: Rata-rata Jam Kerja Responden.....	55
Tabel 4.6	: Descriptive Statistics Kebijakan Tarif .....	55
Tabel 4.7	: Descriptive Statistics Pendapatan .....	57
Tabel 4.8	: Hasil Uji Normalitas .....	58
Tabel 4.9	: Hasil Uji Multikolineritas .....	60
Tabel 4.10	: Hasil Uji Autokorelasi .....	61
Tabel 4.11	: Uji Heteroskadastisitas .....	61
Tabel 4.12	: Uji F Simultan.....	63
Tabel 4.13	: Uji t Parsial .....	64
Tabel 4.14	: Koefisien Determinasi ( $R^2$ ).....	65

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 : Kerangka Teoritis .....	30
Gambar 4.1 : Peta Kecamatan Medan Tembung .....	47
Gambar 4.2 : Grafik Histogram .....	58
Gambar 4.3 : Grafik P-P Plot.....	59
Gambar 4.4 : Uji Heterokedastisitas .....	62

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan ekonomi di Indonesia saat ini ditandai dengan pertumbuhan industri yang begitu pesat. Hal ini membuat persaingan dalam dunia bisnis semakin ketat, perusahaan dituntut agar harus memiliki kemampuan yang kompetitif agar dapat bersaing dengan perusahaan lainnya ataupun melakukan ekspansi bisnis dengan melakukan berbagai macam strategi demi memperkenalkan produknya pada masyarakat. Pada era milenial ini juga menuntut masyarakat untuk mampu memanfaatkan teknologi dengan baik, karena melihat saat ini teknologi yang berbentuk internet sudah menjadi kebutuhan bagi sebagian kalangan.

Teknologi yang telah menjadi kebutuhan manusia dan tidak terlepas dari gaya hidup manusia, bahkan dalam perkembangannya manusia sudah bergantung pada teknologi. Masa perkembangan transportasi juga selalu mengikuti kemajuan teknologi. Menurut M.Nur Nasution bahwa “Masa perkembangan transportasi terwujud dalam bentuk kemajuan alat angkut selalu mengikuti dan mendorong kemajuan teknologi transportasi”.<sup>1</sup> Seiring dengan berkembangnya teknologi saat ini terdapat aplikasi yang mengenalkan layanan pemesanan ojek online menggunakan teknologi dan memakai standar pelayanan. Untuk menggunakan jasa ojek *online* pun, pemakai jasa harus membayar kontan. Salah satu jasa angkutan *online* yang saat ini berkembang adalah Grab.

Grab didirikan pada Juni 2012 (dikenal sebagai GrabTaxi hingga 2016) oleh Antony Tan Tan Hooi Ling dan bermarkas di Singapura. Grab merupakan platform O2O yang menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makanan, pengiriman barang dan pembayaran menggunakan dompet digital. Saat ini Grab menyediakan layanan di

---

<sup>1</sup> Muhammad Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2008), Cet. 2, h. 13.

Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam, Myanmar, dan Kamboja.<sup>2</sup> Grab saat ini telah menyanggah status sebagai start up “decacorn” (sebutan untuk starup yang memiliki valuasi perusahaan sebesar US\$10 miliar) pertama di Asia tenggara.<sup>3</sup> Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek (GrabBike), mobil (GrabCar), kurir (GrabExpress), pesan-antar makanan (Grabfood). Saat ini Grab tersedia di 125 kota di seluruh Indonesia, mulai dari Banda Aceh (Aceh) hingga Jayapura (Papua).<sup>4</sup>

Dampak sosial dari menjamurnya system aplikasi transportasi juga sangat terasa. Disatu sisi Pemerintah terbantu dengan terciptanya lapangan pekerjaan. Minat masyarakat untuk menjadi mitra perusahaan aplikasi cukup tinggi. Grab misalnya, melalui keterangan pers di tahun 2016 mengumumkan bahwa Indonesia telah menjadi pasar terbesar Grab di Asia Tenggara.<sup>5</sup> Di samping itu, kehadiran *Grab* dapat membantu mensejahterakan masyarakat. Bagi yang bekerja menjadi driver *Grab* dapat memiliki penghasilan tambahan dengan memanfaatkan kendaraan dan hp android yang mereka miliki. Semakin meningkatnya persaingan dalam mendapatkan pekerja, menjadi driver *Grab* dapat menjadi alternatif pekerjaan kepada mereka yang belum memiliki pekerjaan tetap.

Seluruh penjuru kota di Indonesia telah menyambut baik kehadiran ojek *online Grab*, terutama para pencari kerja sebagaimana dapat dilihat pada tabel 1.1. Tetapi setelah banyak orang mulai beralih menggunakan ojek online, para driver ojek konvensional mulai resah bahkan mengadakan demo. Selain itu kecemburuan sosial yang terjadi antar pengemudi ojek *online* dan ojek konvensional kerap mengakibatkan keduanya mengalami keributan. Seiring berjalannya waktu, dengan berbagai kesepakatan antara pihak ojek online, ojek konvensional, dan pemerintah akhirnya ojek online beroperasi di beberapa kota, salah satunya Kota

---

<sup>2</sup>Anthony Tan Tan Hooi Ling, pendiri Grab, *Grab merger dengan Uber di Asia Tenggara* (Wikipedia online) Diakses pada tanggal 2 May 2018

<sup>3</sup>Chia and Rachel Genevieve (ed.) “*Business Insider Singapore*, <https://www.businessinsider.sg/grab-seas-first-decacorn-has-mopped-up25-of-investments-in-the-regions-internet-economy-since-2015-google-report/>. Diakses pada tanggal 26 februari 2019

<sup>4</sup> Nuraini Dewi, “*HUT Kota Semarang, Grab Pecahkan Rekor MURI Hias 30 Zebra Cross*, [https://bisnis.tempo.co/read/1084379/hut-kota-semarang-grab-pecahkan-rekor-muri-hias-30-zebra-cr0ss/full?view=ok](https://bisnis.tempo.co/read/1084379/hut-kota-semarang-grab-pecahkan-rekor-muri-hias-30-zebra-cross/full?view=ok). Diakses pada tanggal 02 Mey 2018.

<sup>5</sup> <https://infokomputer.grid.id>, Diakses pada tanggal 27 Februari 2018.

Medan terkhusus di Kec. Medan Tembung. Di Kec. Medan Tembung sendiri, jasa ojek *online* yang jumlahnya lebih banyak dan juga banyak diminati masyarakat adalah *Grab*.

**Tabel 1.1**  
**Tingkat Kenaikan Mitra Driver Grab Indonesia di Kec. Medan**  
**Tembung Tahun 2015-2018**

Tahun	Jumlah Mitra Driver Grab
2015	200
2016	250
2017	700
2018	1250

Sumber data: hasil wawancara dari beberapa perkumpulan Driver Grab di  
Kec. Medan Tembung

Berdasarkan hasil wawancara langsung dengan beberapa perkumpulan para Driver Grab yang beralamatkan diseluruh Kec. Medan tembung. Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dapat diketahui bahwa minat masyarakat cukup besar untuk menjadi Driver Ojek *Online* terbukti dengan jumlah driver yang terus meningkat dari tahun ke tahun.

Grab yang kini sudah menjamur di Kota Medan terkhusus daerah Kec. Medan Tembung menjadi salah satu alternatif masyarakat Medan Tembung dalam menggunakan jasa transportasi *online*. Hal ini tidak terlepas dari kebutuhan masyarakat Kec. Medan Tembung akan sarana transportasi yang aman, nyaman dan murah. Dimana Kota Medan merupakan kota yang selama ini dengan tingkat kejahatan yang cukup tinggi di Indonesia. Dengan menggunakan transportasi ojek online penumpang akan lebih aman. Aplikasi *Grab* terbukti lebih mudah di akses oleh setiap warga kecamatan Medan Tembung. Mereka tidak perlu lagi berjalan kaki ke persimpangan untuk menghampiri angkutan umum lainnya. Mereka hanya perlu memesan menggunakan aplikasi pada smartphone dan menunggu di tempat kemudian driver akan datang menjemput. Alasan lain masyarakat memilih ojek online *Grab* adalah karena pelayanan transportasi umum yang kurang baik. Tidak



hanya itu, kemacetan yang kian meningkat membuat masyarakat beralih menggunakan ojek online agar cepat sampai ke tempat tujuan.

Hadirnya ojek *online* seperti *Grab* tidak hanya menjadi sarana transportasi, namun juga menjadi sumber mata pencaharian ekonomi bagi sebagian masyarakat Kec Medan-Tembung. Banyak alasan masyarakat memilih bekerja menjadi driver ojek online salah satunya adalah kemudahan yang diberikan oleh perusahaan Grab Indonesia kepada calon mitra *Grab* untuk menjadi driver, dan juga sistem kerja yang diberikan oleh Grab Indonesia sangat Fleksibel sehingga mitra *Grab* dapat mengoptimalkan waktu kerjanya dengan baik. Dengan kemudahan dan fleksibilitas kerja yang diberikan oleh Grab Indonesia dapat membantu *Driver Grab* dalam menambah pendapatannya. Semakin banyaknya orang yang tertarik menjadi *Driver Grab* karena pendapatannya yang terbilang cukup menjanjikan bisa setara bahkan melampaui Upah Minimum Kabupaten/Kota atau UMK.

Penelitian tentang pendapatan driver ojek *online* pernah dilakukan oleh Deddi Cahyadi yang menyimpulkan bahwa usia, jam kerja, jumlah penumpang berpengaruh positif, sedangkan tingkat pendidikan berpengaruh negative terhadap pendapatan *driver ojek online*.<sup>6</sup> Adapun faktor lain yang mempengaruhi pendapatan yaitu berubahnya sistem tarif<sup>7</sup>.

Usia merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pendapatan. Semakin bertambahnya usia seseorang akan berpengaruh terhadap pendapatan yang akan dicapainya. Semakin dewasa usia seseorang maka keterampilan dalam bidang tertentu pada umumnya semakin meningkat, kekuatan fisik juga meningkat sehingga meningkatkan pendapatan yang diterimanya. Namun dalam berprofesi sebagai driver ojek *online* usia tidak terlalu berpengaruh terhadap pendapatan asal memenuhi syarat batas usia dalam mengemudikan kendaraan sesuai dengan peraturan perundangan. Dikarenakan pada dasarnya zaman sekarang hampir

---

<sup>6</sup>Eva Marsusanti, Dkk, "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek," *Jurnal Swabumi*, vol. 6, No.2, September 2018, h. 129

<sup>7</sup>*Ibid.*, h. 132

semua orang dapat mengoperasikan handphone android termasuk anak yang masih dibawah umur sekalipun.

Selain usia yang mempengaruhi pendapatan adalah jam kerja. Semakin tinggi jam kerja yang dilakukan driver *Grab Bike* semakin besar peluang memperoleh pendapatan yang akan diterima driver *Grab Bike*. Namun tak jarang driver *Grab Bike* harus lebur sampai larut malam, hal ini diakibatkan poin yang belum mencapai target. Sulitnya mendapatkan poin membuat mereka memperpanjang jam kerja.

Faktor lain yang mempengaruhi pendapatan driver *Grab Bike* yaitu jumlah penumpang. Semakin banyak jumlah penumpang yang memesan jasa transportasi online *Grab* semakin besar juga peluang memperoleh pendapatan yang akan diterima driver *Grab bike*. Namun terdapat faktor yang memperengaruhi jumlah penumpang yaitu dari faktor pesaing baru, dimana *Gojek* menjadi pesaing dari *Grab* tersebut. Layanan *Gojek* merupakan aplikasi yang serupa dengan *Grab*. *Gojek* ialah aplikasi layanan yang sudah dulu memasuki kota di indonesia dibandingkan *Grab*, namun perkembangan antar keduanya hampir sama. Hal inilah yang mulai dikeluhkan oleh para pengemudi *Grab*. Mereka harus siap dan pintar dalam menarik hati penumpang agar tidak berpindah ke pesaingnya tersebut.

Tarif juga menjadi salah satu yang mempengaruhi pendapatan. Tarif adalah jumlah yang ditawarkan untuk memperoleh jasa pelayanan. Diterima atau tidaknya suatu barang atau layanan jasa tergantung pada murah atau mahal nya suatu produk jasa layanan yang ditawarkan. Sebelumnya tarif ojek online terkhusus *Grab Bike* ditentukan oleh perusahaan itu sendiri. Dengan tidak adanya kebijakan mengenai tarif ojek online dari pemerintah perusahaan bebas menentukan tarif dan tak jarang *Grab* sering menawarkan banyak promo dengan tarif dibawah pasaran tarif ojek pada umumnya.

Sebelumnya di tahun 2018 pihak *Grab* juga pernah menaikkan tarif *Grab Bike* disebutkan telah menaikkan argo minimum atau 4 kilometer pertama setiap perjalanan dari Rp 5.000 menjadi Rp 7.000. Menaikkan tarif per kilometer dari Rp

1.600 menjadi Rp 2.300 untuk perjalanan jarak pendek. Namun faktanya dilapangan masih diangka Rp 1.200 sampai 1.800 per kilometer.<sup>8</sup>

Terhitung sejak 1 Mei 2019 lalu, kebijakan Kementerian Perhubungan terkait batas bawah dan batas atas tarif ojek online resmi berlaku. Tarif tidak lagi di atur oleh pihak perusahaan. Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan nomor KP 348 Tahun 2019 tersebut, tarif akan diberlakukan tiga zonasi.<sup>9</sup> Ketentuan tarif untuk masing-masing zona adalah, Zona I (Sumatera, Jawa, Bali): Rp1.850-2300 per km dengan biaya minimal atau dalam 4 kilometer pertama yaitu Rp 7.000-10.000. Berikut Zona II (Jabodetabek): Rp 2.000-2.500 per km dengan biaya minimal atau 4kilometer pertama Rp 8.000-10.000. Terakhir Zona III (Kalimantan, Sulawesi, NTT, Maluku, dan lainnya) Rp 7.000-10.000.<sup>10</sup> Tarif tersebut merupakan biaya jasa yang telah dipotong ongkos tidak langsung berupa sewa aplikasi. Nah biaya tidak langsung ini adalah biaya jasa untuk aplikator maksima 20% sedangkan 80% menjadi hak pengemudi. Kementerian perhubungan tak turut menyinggung tarif promo. Kendati tak diatur dalam surat keputusan menteri, aplikator tetap bisa memberlakukan tarif promo namun harga pokok tidak boleh dibawah tarif batas bawah yang telah ditentukan Kementerian Perhubungan. Kebijakan ini tentu menimbulkan dampak bagi para Driver. Pemberlakuan tarif dasar resmi memang berpotensi meningkatkan pendapatan mereka. Sisi lain kenaikan ini juga bisa menurunkan minat konsumen untuk menggunakan jasa layanan ojek online.

Namun kenyataannya kebijakan yang diberlakukan oleh pemerintah tidak sesuai dengan kenyataan yg dipraktekkan dilapangan. Tarif yang berlaku sekarang perusahaan menetapkan tarif di atas batas atas dan batas bawah yang telah ditetapkan pemerintah. Pihak perusahaan Ojek *online* juga masih sering memberlakukan promo dibawah tarif batas bawah. Berdasarkan uraian diatas

---

<sup>8</sup><https://wartakota.tribunnews.com/2018/08/12/ojol-grab-menilai-tarif-baru-grab-merupakan-tarif-lama>. Diakses pada tanggal 12 Agustus 2018.

<sup>9</sup> Maya Putri, menhub: *Tarif Ojek Online Naik Sudah Diberlakukan per 1 Mei 2019* (siaran pers). Diakses pada tanggal 2 mei 2019

<sup>10</sup>Trio Hamdani, *Daftar Tarif Baru Ojol* (detikFinance). Diakses pada tanggal 02 September 2019.

maka penelitian tentang pengaruh jam kerja dan kebijakan tarif ojek *online* terhadap tingkat pendapatan *driver Grab bike* di Kecamatan Medan Tembung menarik untuk dilakukan.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dalam penelitian ini peneliti ingin mengidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Usia mempengaruhi tingkat pendapatan *driver ojek online*.
2. Tingkat pendidikan mempengaruhi tingkat pendapatan *driver ojek online*.
3. Terdapat *driver Grab Bike* harus menambah waktu jam kerjanya diakibatkan poin yang belum mencapai target.
4. Terdapat pesaing jasa layanan transportasi *online* yang serupa dengan *Grab*.
5. Terdapat kebijakan tarif ojek *online* yang berpotensi menambah pendapatan *driver Grab Bike*, namun sisi lain kenaikan tarif yang dibuat oleh pemerintah dapat menurunkan pendapatan diakibatkan menurunnya minat konsumen menggunakan jasa transportasi *online*.
6. Perusahaan Ojek *online* masih sering membuat tarif promo dibawah batas bawah yg telah dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan.
7. Jumlah penumpang mempengaruhi tingkat pendapatan driver ojek *online*.

## **C. Pembatasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini dibatasi pada dua variabel bebas, yaitu jam kerja dan kebijakan tarif ojek online serta satu variabel terikat, yaitu pendapatan driver ojek *online*. Ojek *online* dalam penelitian ini adalah *Grab Bike*.

## **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan maka penulis merumuskan beberapa permasalahan antara lain:

1. Apakah jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan driver *Grab Bike* di Kecamatan Medan Tembung?

2. Apakah kebijakan tarif yang dikeluarkan pemerintah berpengaruh terhadap tingkat pendapatan driver *Grab Bike* di Kecamatan Medan Tembung?
3. Apakah jam kerja dan kebijakan tarif berpengaruh terhadap pendapatan driver *Grab* di Kecamatan Medan Tembung?

#### **E. Tujuan Masalah**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh jam kerja terhadap pendapatan Driver *Grab Bike* di Kecamatan Medan Tembung.
2. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh kebijakan tarif yang ojek *online* terhadap pendapatan *Driver Grab Bike* di Kecamatan Medan Tembung.
3. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh jam kerja dan kebijakan tarif ojek *online* bersama-sama terhadap pendapatan *Driver Grab Bike* di Kecamatan Medan Tembung.

#### **F. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian yang diharapkan penulis dari hasil penelitian ini adalah:

1. Bagi peneliti:  
Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kemampuan peneliti dalam menganalisis fenomena Ekonomi yang berjalan dimasyarakat terutama yang berhubungan dengan *driver Ojek Online*.
2. Bagi Praktisi:  
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai dampak yang ditimbulkan setelah maupun sebelum kebijakan tarif dari pemerintah terhadap pendapatan *driver Ojek Online Grab Bike* serta memberi sumbangan pemikiran untuk pemecahan masalah mengenai pendapatan *driver Ojek Online*.

### 3. Bagi Akademisi:

Sebagai bahan pertimbangan dan informasi bagi peneliti lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Penelitian ini dapat menambah wawasan dan kepustakaan bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

## BAB II

### KAJIAN TEORITIS DAN KERANGKA PEMIKIRAN

#### A. Landasan Teori

##### 1. Transportasi

###### a. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Pengertian kata *transportation* dalam Black Law Dictionary tersebut pada hakikatnya memiliki kesamaan dengan pengertian kata pengangkutan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yakni pengangkutan barang dan orang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.<sup>1</sup> Secara umum pengertian transportasi dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula.<sup>2</sup>

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transporte* yang mana *trans* berarti mengangkat atau membawa, jadi transportasi adalah membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain.<sup>3</sup> Menurut Salim transportasi adalah kegiatan perpindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (comoditi) dan penumpang ketempat lain.<sup>4</sup>

Menurut Miro, transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerahkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.<sup>5</sup> Sedangkan menurut Nasution adalah

---

<sup>1</sup>Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Jakarta: Sinar Grafika,, Cet. 1,2016), h. 9

<sup>2</sup>Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, (Jakarta: Erlangga, 2012), h. 1

<sup>3</sup>Andriansyah, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, Cet 1, 2015), h.1.

<sup>4</sup>*Ibid.*

<sup>5</sup>*Ibid.*

sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan<sup>6</sup>. Jadi pengertian transportasi transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses penggerakkan, proses mengangkut, dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai waktu yang diinginkan.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia karena pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan Pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.<sup>7</sup> Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain.

Tujuan transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi nasional antara lain:

- 1) Meningkatkan pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk.
- 2) Meningkatkan jenis dan jumlah barang dan jasa yang dapat dihasilkan pada konsumen, industri, dan pemerintah.

---

<sup>6</sup>*Ibid.*

<sup>7</sup> Abdul Kadir Muhammad, , *Hukum Pengangkutan Niaga* (Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998), h.7.



- 3) Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negerimenciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat,<sup>8</sup>

#### **b. Dasar Hukum Layanan Transportasi Berbasis Aplikasi Online**

Pertumbuhan jumlah perusahaan transaksi dan transportasi berbasis aplikasi dewasa ini adalah hal yang sangat menggembirakan disatu sisi, namun menimbulkan polemik di sisi lain. Penerapan aturan hukum yang berbeda mengakibatkan terjadinya persaingan tidak sehat diantara perusahaan transportasi, persoalan hukum lain yang tak kalah penting adalah perlindungan konsumen dan status hukum dan perlindungan bagi penyedia layanan (pengemudi).<sup>9</sup>

Perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi berbasis aplikasi online sebelumnya di atur dalam surat pemberitahuan No: UM.3012/1/21/Phb/2015 Tanggal 9 November 2015 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia Bapak Ignasius Jonan.<sup>10</sup> Namun surat pemberitahuan tersebut menuai pro maupun kontra yang mengakibatkan terjadinya perdebatan keras maupun bentrokan ketpentingan transportasi online dan transportasi konvensional. Maka dari itu untuk menengahi konflik dikalangan masyarakat terkait kehadiran taxi online, pemerintah melalui Menteri Perhubungan dan Komisi V DPR RI akhirnya rensi menerbitkan aturan regulasi terbaru mengenai transportasi umum, yakni melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Pemenhub) No.32 tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek seperti taxi, angkutan sewa carter, pariwisata, dan termasuk didalamnya layanan taxi online.<sup>11</sup> Dalam Permenhub tersebut juga mengatur perusahaan jasa transportasi berbasis

---

<sup>8</sup>Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori* ( Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama), 2015, h. 3

<sup>9</sup> Dian Mandayani Ananda Nasution, “Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi Dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online”, dalam *Jurnal Hukum*, Vol. 4, April 2018, h.17

<sup>10</sup> Andika Wijaya, *Aspek Hukum bisnis Transportasi Jalan Online*, (Jakarta: Sinar Grafika), 2016, h.4

<sup>11</sup>Permenhub 32 Tahun 2016 Payung Hukum Taxi Aplikasi yang Transparan tahun 2016, [www.dephub.go.id](http://www.dephub.go.id). diakses pada tanggal 03 februari 2020

aplikasi online wajib memiliki izin yang dikenakan Pajak Penghasilan (PPh) dan perusahaan jasa tersebut harus berbadan hukum Indonesia.

Mengenai tarif terhitung sejak 1 Mei 2019 lalu, kebijakan Kementerian Perhubungan terkait batas bawah dan batas atas tarif ojek online resmi berlaku. Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan nomor KP 348 tahun 2019 tersebut, tarif akan diberlakukan tiga zonasi.<sup>12</sup> Zona I untuk Sumatera, Jawa, Bali. Zona II untuk Jabodetabek. Zona III untuk Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, Papua. Penetapan acuan tarif ini dikeluarkan untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna karena jasa transportasi *online* semakin berkembang dan banyak digunakan masyarakat.

## 2. Teori Pendapatan

### a. Pengertian Pendapatan

Pendapatan merupakan hasil yang diperoleh dari aktivitas-aktivitas perusahaan dalam suatu periode. Pendapatan merupakan hasil yang penting karena pendapatan adalah tujuan atas aktivitas perusahaan. Pendapatan timbul dari kegiatan ekonomi antara lain penjualan barang, penjualan jasa, penggunaan aktivitas perusahaan oleh pihak lain yang menghasilkan bunga, royalti, dan deviden.

Pendapatan juga merupakan salah satu indikator penting dalam pembentukan laporan laba rugi dalam suatu perusahaan. Banyak yang bingung mengenai istilah pendapatan, hal ini disebabkan pendapatan diartikan *revenue* dan dapat juga diartikan *income*. Kata *income* diartikan sebagai penghasilan dan kata *revenue* diartikan sebagai pendapatan penghasilan (*income*) maupun keuntungan (*gain*).

Pendapatan adalah penghasilan yang timbul dari aktivitas perusahaan yang biasa (*normal activity*) dan dikenal dengan sebutan yang berbeda, misalnya: penjualan (*sales*), penghasilan jasa (*fees revenues*), pendapatan bunga (*interest revenue*), pendapatan deviden (*dividend revenue*), pendapatan royalti (*royalty revenues*), dan pendapatan sewa (*rent revenue*).

---

<sup>122</sup> September Berlaku, Ini Daftar Tarif Terbaru Ojek Online, Tahun 2019 <https://m.cnnindonesia.com> (diakses pada tanggal 8 Agustus 2019)

Menurut Theodurus M. Tuanakotta pendapatan secara umum didefinisikan sebagai hasil dari suatu perusahaan. Pendapatan merupakan darah kehidupan dari perusahaan. Begitu pentingnya sangat sulit untuk mendefinisikan sebuah pendapatan sebagai unsur akutansi pada diri sendiri.<sup>13</sup> Sedangkan menurut Ikatan Akutansi Indonesia pendapatan merupakan arus masuk bruto dari suatu manfaat ekonomi yang muncul dari aktivitas normal perusahaan dalam waktu suatu periode jika arus masuk itu mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal.<sup>14</sup>

Pendapatan adalah penghasilan yang timbul dari aktivitas perusahaan yang dikenal dengan sebutan berbeda seperti penjualan, penghasilan jasa (*fees*), bunga, deviden dan royalti dan sewa.

Menurut Ikatan Akutansi Indonesia, kata kata *income* diartikan sebagai penghasilan dari kata *revenue* sebagai pendapatan, penghasilan (*income*) meliputi baik pendapatan (*revenue*) maupun keuntungan (*gain*)<sup>15</sup>

Soekartawi menjelaskan pendapatan akan mempengaruhi banyaknya barang yang dikonsumsi, bahwa sering kali dijumpai dengan bertambahnya pendapatan, maka barang yang dikonsumsi bukan saja bertambah, tapi juga kualitas barang tersebut ikut menjadi perhatian. Misalnya sebelum adanya penambahan pendapatan beras yang dikonsumsi adalah kualitas yang kurang baik, akan tetapi setelah adanya penambahan pendapatan maka konsumsi beras menjadi kualitas yang baik.<sup>16</sup>

Dalam kamus besar bahasa Indonesia pendapatan adalah hasil kerja (usaha atau sebagainya).<sup>17</sup> Sedangkan pendapatan dalam kamus manajemen adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba.<sup>18</sup> Pendapatan adalah jumlah

---

<sup>13</sup> Theodurus M. Tuanakotta, *Teori Akutansi*, (Jakarta, Salemba Empat, 2000), h. 152.

<sup>14</sup> Ikatan Akutansi Indonesia, *Standar Akutansi Keuangan*, Jakarta, Salemba Empat, 2002), h.32.

<sup>15</sup> *Ibid.*, h.23.

<sup>16</sup> Soekartawa, *Faktor-faktor Produksi*, (Jakarta: Salemba Empat, 2012), hal. 132

<sup>17</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), hal.185.

<sup>18</sup> Bn. Marbun, *Kamus Manajemen*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003), hal.230.

yang dibebankan kepada langganan untuk barang atau jasa yang dijual.<sup>19</sup> Pendapatan adalah aliran masuk aktiva atau pengurangan utang yang diperoleh dari hasil penyerahan barang atau jasa kepada para pelanggan.<sup>20</sup>

Pendapatan adalah pendapatan uang yang diterima dan diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan prestasi-prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan. Besarnya pendapatan seseprang bergantung pada jenis pekerjaannya.<sup>21</sup>

### **b. Penggolongan Pendapatan**

Secara garis besar pendapatan digolongkan menjadi tiga golongan yaitu:

- 1) Gaji dan Upah. Imbalan yang diperoleh setelah orang tersebut melakukan pekerjaan untuk orang lain yang diberikan dalam waktu satu hari, satu minggu maupun satu bulan.
- 2) Pendapatan dari usaha sendiri, merupakan nilai total dari hasil produksi yang dikurangi dengan biaya-biaya yang dibayar dan usaha ini merupakan usaha milik sendiri atau keluarga dan tenaga kerja berasal dari anggota keluarga sendiri, nilai sewa kapital milik sendiri dan semua biaya ini tidak diperhitungkan.
- 3) Pendapatan dari usaha lain. Pendapatan yang diperoleh tanpa mencurahkan tenaga kerja dan ini biasanya merupakan pendapatan sampingan antara lain yaitu pendapatan dari hasil menyewakan aset yang dimiliki seperti rumah, ternak, dan barang lain, bunga dari utang, sumbangan dari pihak lain dan pendapatan dari pensiun.

### **c. Jenis-jenis Pendapatan**

Besar kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besar kecilnya modal yang dipergunakan.

Jenis pendapatan menurut cara perolehannya:

---

<sup>19</sup> Soemarso S.R, *Akuntansi Suatu Pengantar Edisi Lima*, (Jakarta: Salemba Empat, 2009), hal.54

<sup>20</sup> *Ibid*

<sup>21</sup> Sadono Sukirno, *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2006), hal.47

- 1) Pendapatan kotor adalah pendapatan yang diperoleh sebelum dikurangi pengeluaran dan biaya lain.
- 2) Pendapatan bersih adalah pendapatan yang diperoleh setelah dikurangi pengeluaran dan biaya lain.

#### **d. Sumber-sumber Pendapatan**

salah satu cara untuk mengetahui sumber pendapatan adalah dengan melihat sumber angka pendapatan nasional. Sumber angka pendapatan dapat dibagi kedalam beberapa sektor. Sektor-sektor ini antara lain sebagai berikut.

- 1) Pertanian, misalnya buah-buahan, susu sapi, perikanan dan lainnya.
- 2) Industri, misalnya batik, keramik, garment, marmer dan lainnya.
- 3) Perdagangan, misalnya, eksportir, importir, pedagang besar, dan pedagang eceran.
- 4) Pertambangan, misalnya biji besi, gas bumi, minyak tanah, dan lainnya
- 5) Pariwisata, seni, dan budaya misalnya objek wisata dan hasil seni.
- 6) Transportasi, misalnya travel, taxi, angkutan laut, angkutan udara.
- 7) Telekomunikasi, misalnya jasa telepon.
- 8) Jasa-jasa misalnya, konsultasi hukum, perbengkelan dan restoran.
- 9) Jasa konstruksi, misalnya kelistrikan jembatan, dan kontraktor.<sup>22</sup>

#### **f. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan**

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan adalah sebagai berikut:<sup>23</sup>

##### 1) Kesempatan kerja yang tersedia

Semakin banyak kesempatan kerja yang tersedia berarti semakin banyak penghasilan yang bisa diperoleh dari hasil kerja tersebut.

##### 2) Kecakapan dan keahlian

Dengan bekal kecakapan dan keahlian yang tinggi akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas yang pada akhirnya berpengaruh pula terhadap penghasilan.

##### 3) Motivasi

---

<sup>22</sup>Hendriksen, Teori Akuntansi, terj. Marianus Sinaga, (Jakarta: Erlangga, 1982) h.16-17.

<sup>23</sup> Basu Swastha, *Manajemen Penjualan*, (Penerbit BPFE Yogyakarta), 2008, h.201.

Motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan yang diperoleh, semakin besar dorongan untuk melakukan pekerjaan semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.

#### 4) Keuletan bekerja

Pengertian keuletan dapat disamakan dengan ketekunan, keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Bila saat menghadapi kegagalan maka kegagalan tersebut dijadikan sebagai bekal untuk meniti kearah kesuksesan dan keberhasilan.

#### 5) Banyak sedikitnya modal yang digunakan

Besar kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besar kecilnya modal yang dipergunakan.

Berikut cara tingkatkan pendapatan driver grab:

Kemunculan berbagai perusahaan transportasi online lain memang membuat *Grab* harus bersaing. jika di awal kemunculannya sekitar 3-4 tahun lalu, menjadi seorang pengemudi *Grab* adalah hal menguntungkan karena berpeluang meraup jutaan hingga belasan juta rupiah perbulan. Namun semakin banyaknya jumlah ojek online maka penghasilan pun menurun.

Salah satu perubahan dalam sistem gaji *Grab* yang sempat membuat banyak driver mengeluh dan melakukan demonstrasi adalah penurunan tarif perjalanan. Di awal kemunculannya dulu, tarif perjalanan berkisar pada Rp1.200 sampai Rp1.800 per kilometer. Setelah kenaikan tarif berlaku, tarif perjalanan menjadi Rp.2.500 perkilometer. Kebijakan kenaikan yang dibuat oleh pemerintah yang mampu membuat penghasilan para driver ojek online berkurang. Tetapi ada beberapa hal yang justru akan mampu membuat penghasilan para driver ojek *online* bertambah:

##### a) Berburu Orderan di Jam Sibuk

Hal penting dalam sistem gaji *Grab* 2019 adalah adanya tambahan poin di jam-jam sibuk. Supaya poin bisa banyak, driver harus cerdas menentukan waktu mencari orderan. Jangan keluar rumah di jam-jam normal, tapi lebih baik berada di daerah yang berpeluang ramai konsumen di waktu sibuk. Misalkan saja pada pukul 05.00-08.00, di kawasan perumahan untuk menanti

orderan anak-anak berangkat sekolah atau karyawan berangkat kantor. Jika orderan Grab Bike banyak saingan, langsung saja terima Grab Food karena banyak orang butuh sarapan. Begitu pula waktu pukul 11.00-13.00, driver bisa berada di tempat makan karena akan banyak orang order makan siang. Ketika hari beranjak sore sekitar 16.00-18.00, Anda bisa berganti menerima orderan Grab Bike untuk mengantar karyawan pulang kantor. Semakin malam, bisa berganti lagi menjadi Grab Food. Dengan menetapkan waktu-waktu orderan ini, maka driver bisa memperoleh poin banyak.

b) Kumpulkan Poin Dari Banyak Orderan

Poin sangat penting dalam sistem gaji *Grab*, karena poin yang sudah terakumulasi bisa ditukarkan menjadi uang tunai. Misalkan saja untuk driver di Medan, mereka bisa menukarkan 160 poin menjadi uang Rp30.000 dengan jumlah order sebanyak 16 orderan, 230 poin dengan Rp.45.000 dengan jumlah order sebanyak 23 orderan, 270 poin = Rp. 75.000 dengan jumlah order sebanyak 27 orderan, 340 poin = Rp.120.000 dengan jumlah order sebanyak 34 orderan, dan 390 poin = Rp.150.000 dengan jumlah order sebanyak 39 orderan. Semejak kebijakan tarif yang dikeluarkan pemerintah diberlakukan driver hanya bisa mengumpulkan poin paling banyak 270 poin atau 27 orderan.

c) Profesional Demi Rating

Dan terakhir yang juga memberikan pengaruh dalam sistem pendapatan Grab adalah rating dari penumpang. Karena seluruh bonus baik dari komisi atau poin itu baru bisa diterima mitra pengemudi asalkan rating mereka minimal 55% dari seluruh orderan. Agar bisa mendapat rating bintang 5 terus dan mencapai 100% sempurna, driver harus bisa bersikap ramah dan profesional saat menjalani orderan. Jangan mudah membatalkan orderan, karena sistem gaji Grab 2019 akan langsung mengurangi rating dan memangkas poin driver.

**g. Pendapatan dalam perspektif Islam**

Dalam Al-Qur'an Allah SWT menganjurkan kita agar memenuhi kebutuhan sehari-hari dengan mencari penghasilan berupa pendapatan yang tertuang dalam Al-Qur'an pada surah Al-Jumuah (62): 10

فَإِذَا قُضِيَتِ الصَّلَاةُ فَانْتَشِرُوا فِي الْأَرْضِ وَابْتَغُوا مِنْ فَضْلِ اللَّهِ وَاذْكُرُوا اللَّهَ كَثِيرًا لَعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ

*Artinya:*

*Apabila telah ditunaikan shalat, maka bertebaranlah kamu di muka bumi; dan carilah karunia Allah dan ingatlah Allah banyak-banyak supaya kamu beruntung.*<sup>24</sup>

Dari ayat diatas, dapat disimpulkan bahwa umat islam jika telah selesai menunaikan sholatnya, diperintahkan Allah SWT untuk berusaha atau bekerja agar memperoleh karunia-Nya berupa penghasilan ataupun pendapatan, ilmu pengetahuan, harta benda, kesehatan, dan lain-lain. Kemudian umat islam diperintahkan juga agar senantiasa mengingat Allah SWT didalam maupun diluar ibadah sholatnya, dan selalu berikhtiar dengan giat berusaha untuk mencapai tujuan yang baik, mulia disisi-Nya dan terhormat dipandang manusia dengan landasan nilai syariat islam. Sehingga nantinya dapat menjadi orang-orang yang beruntung didunia dan diakhirat.<sup>25</sup>

### **3. Jam Kerja**

#### **a. Pengertian Jam Kerja**

Jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang hari dan malam hari (UURI No. 12 Tahun 2003 tentang Tenaga Kerja). Badan Pusat Statistik mendefinisikan Jumlah jam kerja seluruh pekerjaan adalah lamanya waktu dalam jam yang digunakan untuk bekerja dari seluruh pekerjaan, tidak termasuk jam kerja istirahat resmi dan jam kerja yang digunakan untuk hal-hal yang di luar pekerjaan seminggu yang lalu. Bagi pedagang keliling, jumlah jam kerja dihitung mulai berangkat dari rumah sampai tiba kembali di rumah dikurangi waktu yang tidak merupakan jam kerja, seperti mampir ke rumah famili/kawan dan sebagainya.

---

<sup>24</sup>Departemen Agama Republik Indonesia, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, (Jakarta: Bintang Indonesia, 2011),h.554.

<sup>25</sup> Azhari Akmal Tarigan, *Tafsir Ayat-Ayat Ekonomi*, (Medan :Febi UIN-SU Press 2016) h.



### **b. Teori Alokasi Waktu**

Menurut William A. McEachern waktu adalah bahan mentah dari hidup. Dalam menggunakan waktu ada tiga cara:<sup>26</sup>

- d) Melaksanakan pekerjaan pasar yaitu menjual waktu ke pasar untuk memperoleh pendapatan.
- e) Melaksanakan pekerjaan non-pasar yaitu menjual waktu untuk memproduksi barang dan jasa sendiri.
- f) Mengubah waktu langsung menjadi waktu luang (*leisure*), yaitu penggunaan waktu untuk non-kerja.

William A. McEachern mengatakan bahwa Pekerja mampu mengendalikan jumlah jam kerja mereka per minggu. Pilihan antara kerja separuh waktu dan kerja penuh waktu memungkinkan para pekerja menggabungkan jumlah jam kerja yang mereka inginkan.<sup>27</sup> Jam kerja dalam penelitian ini adalah jumlah jam kerja yang diukur dari lamanya waktu yang dicurahkan untuk mencari nafkah oleh Driver *Grab* di Kecamatan Medan Tembung yang dinyatakan dengan satuan jam atau hari.

## **4. Kebijakan Tarif**

### **a. Pengertian Kebijakan**

Kebijakan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan dalam mencapai tujuan atau sasaran. Secara etimologis, menurut Dunn menjelaskan bahwa istilah kebijakan (*police*) berasal dari bahasa Yunani, Sanskerta dan latin. Dalam bahasa Yunani kebijakan disebut dengan *polis* yang berarti “negara-kota” dan sanskerta disebut dengan *pur* yang berarti “kota” serta dalam bahasa latin disebut dengan *politis* yang berarti negara.

Kebijakan merupakan suatu arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu yang memberikan

---

<sup>26</sup>William A. McEachern, *Ekonomi Mikro Pendekatan Kontemporer*, Jakarta: PT Salemba Empat, Edisi Pertama, 2001), h.25

<sup>27</sup>*Ibid.*, h. 26.

hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap kebijakan yang di usulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai suatu tujuan, atau merealisasikan suatu sasaran atau suatu maksud tertentu. Didalam kebijakan terdapat suatu hal pokok, yaitu adanya tujuan (game), sasaran (objective) atau kehendak (purpose).

Sementara itu Jones mendefinisikan kebijakan yaitu :

“Perilaku yang tetap dan berulang dalam hubungan dengan usaha yang ada didalam dan melalui pemerintah untuk memecahkan masalah umum. Definisi ini memberi makna bahwa kebijakan itu bersifat dinamis. Ini akan dibicarakan secara khusus dalam bagian lain, dalam hubungan dengan sifat dari kebijakan”.<sup>28</sup>

Kebijakan secara umum dibedakan menjadi 3 (tiga) tingkatan :<sup>29</sup>

- 1) Kebijakan umum, yaitu kebijakan yang menjadi pedoman atau petunjuk pelaksanaan baik yang bersifat positif ataupun yang bersifat negatif yang meliputi keseluruhan wilayah atau instansi yang bersangkutan.
- 2) Kebijakan pelaksanaan adalah kebijakan yang menjabarkan kebijakan umum. Untuk tingkat pusat, peraturan pemerintah tentang pelaksanaan suatu undang-undang.
- 3) Kebijakan teknis, yaitu kebijakan operasional yang berada dibawah kebijakan pelaksanaan.

Berdasarkan penjelasan beberapa definisi terkait kebijakan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan merupakan upaya atau tindakan untuk mempengaruhi sistem pencapaian tujuan yang diinginkan. Upaya dan tindakan tersebut bersifat strategis yaitu berjangka panjang dan menyeluruh.

### **b. Kebijakan Publik**

Menurut Chief J.O kebijakan publik adalah suatu tindakan bersanksi yang mengarah pada tujuan tertentu yang diarahkan pada suatu masalah tertentu yang saling berkaitan yang memengaruhi sebagian besar warga masyarakat.<sup>30</sup>

Kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh negara, khususnya pemerintah, sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan negara yang

<sup>28</sup>Zainal Abidin, *Kebijakan Publik*, ( Jakarta,Salemba Humanika, 2004), h.25.

<sup>29</sup>*Ibid.*, h. 27

<sup>30</sup> Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijakan*, (Jakarta, Bumi Aksara, 2004),h. 20.

bersangkutan. Kebijakan Publik adalah strategi untuk mengantarkan masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju pada masyarakat yang dicita-citakan.

Karakteristik khusus dari kebijakan publik adalah bahwa keputusan politik tersebut dirumuskan oleh apa yang disebut Easton sebagai “otoritas” dalam sistem politik yaitu: “para senior, kepala tertinggi, eksekutif, legislatif, para hakim, administrator, penasehat, para raja, dan sebagainya.”<sup>31</sup> Selanjutnya Easton menyebutkan bahwa mereka-mereka yang berotoritas dalam sistem politik dalam rangka memformulasikan kebijakan publik itu adalah orang-orang yang terlibat dalam urusan sistem politik sehari-hari dan mempunyai tanggung jawab dalam suatu masalah tertentu di mana pada satu titik mereka diminta untuk mengambil keputusan di kemudian hari yang diterima serta mengikat sebagian besar anggota masyarakat selama waktu tertentu.

Di Indonesia, kebijakan publik digolongkan kedalam tingkatan yang berbeda atau disebut dengan hierarki yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan pasal 7 sebagai berikut,

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- 2) Undang-Undang/ Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang
- 3) Peraturan Pemerintah
- 4) Peraturan Presiden
- 5) Peraturan Daerah

#### **d. Implementasi Kebijakan**

Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Implementasi kebijakan merupakan tahap yang paling penting dalam proses kebijakan.

Beberapa definisi implementasi kebijakan menurut beberapa ahli yang dirangkum oleh Agustino adalah sebagai berikut :

- 1) Bardach dalam Agustino <sup>32</sup>

---

<sup>31</sup>Agustino Leo, *Dasar-dasar Kebijakan Publik*, (Bandung, CV. Alfabeta, 2006), h.17.

<sup>32</sup> Agustino Leo, *Dasar-dasar Kebijakan Publik*, (Bandung, CV. Alfabeta, 2006), h.54.

Implementasi kebijakan adalah cukup untuk membuat sebuah program dan kebijakan umum yang kelihatannya bagus di atas kertas. Lebih sulit lagi merumuskannya dalam kata-kata dan slogan-slogan yang kedengarannya mengena bagi telinga para pemimpin dan para pemilih yang mendengarkannya, dan lebih sulit lagi untuk melaksanakannya dalam bentuk yang memuaskan orang.

2) Metter dan Horn.<sup>33</sup>

Implementasi kebijakan ialah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

3) Mazmanian dan Sabatier.<sup>34</sup>

Implementasi kebijakan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan.

Dari definisi tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan menyangkut minimal tiga hal yaitu: pertama adanya tujuan atau sasaran kebijakan, kedua adanya aktifitas atau kegiatan pencapaian tujuan dan yang ketiga adanya hasil kegiatan. Hal ini sesuai pula dengan implementasi sebagai suatu proses dan suatu hasil (output). Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (output) yaitu tercapai atau tidaknya tujuan-tujuan yang ingin diraih.

**e. Tarif**

Tarif merupakan unsur dari bauran pemasaran yang bersifat fleksibel artinya dapat berubah secara tepat. Hal ini tentunya berbeda dengan karakteristik produk atau komitmen terhadap saluran distribusi yang tidak dapat berubah atau disesuaikan secara mudah dan secara cepat karena biasanya menyangkut keputusan jangka panjang.

---

<sup>33</sup>*Ibid.*, 139.

<sup>34</sup>*Ibid.*

Tarif merupakan satu-satunya elemen yang ada dalam bauran pemasaran yang menghasilkan *cash flow* secara langsung dan juga menghasilkan pendapatan penjualan. Hal ini sangat berbeda bila dibandingkan dengan elemen-elemen yang lain yang ada didalam bauran pemasaran yang pada umumnya menimbulkan biaya (pengeluaran).

Menurut Gitosudarmo tarif adalah sejumlah uang yang dibutuhkan untuk mendapatkan sejumlah barang beserta jasa-jasa tertentu atau kombinasi dari keduanya. Tarif merupakan faktor kendali kedua yang dapat ditangani oleh manajemen penjualan atau pemasaran untuk memahami inti pokok tentang pengambilan keputusan yang menyangkut penetapan tarif.<sup>35</sup>

Menurut Kotler dan Keller mendefinisikan tarif adalah satu unsur bauran pemasaran yang menghasilkan pendapatan sedangkan yang lainnya menghasilkan biaya. Hasan (2008) berpendapat bahwa harga adalah segala bentuk biaya moneter yang dikorbankan oleh konsumen untuk memperoleh, memiliki, memanfaatkan sejumlah kombinasi dari barang beserta pelayanan dari suatu produk.<sup>36</sup>

Tarif merupakan penentuan dari suatu produk yang merupakan titik pertemuan dari produk yang ditawarkan dengan permintaan akan produk yang dimaksud. Menurut Kotler dan Amstrong, harga adalah jumlah uang yang ditagihkan untuk suatu produk dan jasa, atau jumlah dari nilai yang dipertukarkan konsumen untuk manfaat memiliki atau menggunakan produk dan jasa.<sup>37</sup>

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa suatu perusahaan harus menetapkan tarif dengan tepat karena harga merupakan unsur pokok yang dapat memberikan keuntungan bagi perusahaan dalam jangka panjang maupun jangka pendek. Namun tarif juga akan memberikan kesulitan bahkan kebangkrutan bagi sebuah perusahaan apabila tidak ditetapkan berdasarkan pertimbangan yang matang dan benar.

---

<sup>35</sup> Doni Hariadi dan Soebari Martoatmodjo, *Pengaruh Produk, Harga, Promosi dan Distribusi terhadap Keputusan Pembelian Konsumen Produk Projektor Microvision*, Jurnal Ilmu & Riset Manajemen Vol. 1. No. 8, 2012, hal. 4

<sup>36</sup> Sarini Kodu, *Harga, Kualitas Produk dan Kualitas Pelayanan Pengaruhnya Terhadap Keputusan Pembelian Mobil Toyota Avanza*, Jurnal, Vol. 1 No. 3 September 2013, h. 1251-1259

<sup>37</sup> Amrullah dan Imam Hardjanto, *Pengantar Bisnis*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2005, h.145

### **f. Strategi Penetapan Tarif**

Penetapan tarif merupakan suatu masalah ketika perusahaan harus menentukan tarif untuk pertama kali. Hal ini terjadi ketika perusahaan mengembangkan atau memperoleh suatu produk lamanya ke saluran distribusi baru, dan ketika ia melakukan tender memasuki suatu tawaran kontrak kerja baru.

Perusahaan haruslah mempertimbangkan banyak faktor dalam menyusun kebijakan menetapkan tarif.<sup>38</sup>

- 1) Memilih sasaran tarif
- 2) Menentukan permintaan
- 3) Memperkirakan biaya
- 4) Menganalisis penawaran dan tarif para pesaing
- 5) Memilih suatu metode tarif, dan Memilih tarif akhir.

Ada empat manfaat dari strategi penetapan tarif menurut siamora, yaitu:

- 1) Sinyal kepada pembeli  
Tarif menawarkan cara cepat berkomunikasi dengan pembeli. Tarif tampak bagi pembeli dan menyodorkan suatu dasar pertandingan diantara merek-merek yang ada. Tarif dapat digunakan untuk memposisikan merek sebagai sebuah produk bermutu tinggi atau sebaliknya untuk mengikuti kompetisi langsung dengan merek yang lain.
- 2) Instrumen Kompetisi  
Tarif menawarkan suatu era yang cepat menghalau kompetisi atau kemungkinan lain memposisikan perusahaan berjarak dari kompetisi langsung. Para pengecer dengan tarif murah untuk melawan pusat-pusat pembelanjaan, dan pengecer lainnya.
- 3) Meningkatkan kinerja finansial  
Pertimbangan finansial telah menjadi faktor utama strategi penentuan harga. Pada awalnya perusahaan menentukan seberapa besar imbalan laba yang diinginkan dan kemudian menghitung harga yang diperlukan untuk

---

<sup>38</sup> Thamrin Abdullah dan Francis Tantri, *Manajemen Pemasaran*, Ed.1, Cet.6, Depok: Rajawali Pers, 2017, h. 171

mendapatkan imbalan atau laba tersebut. Metode tersebut dikenal dengan metode imbalan sasaran (target return).

4) Pertimbangan bauran pemasaran

Tarif dapat berfungsi sebagai suatu substitusi untuk upaya penjualan, periklanan, dan mutu produk. Kemungkinan lain, harga bisa digunakan untuk memperkuat aktivitas-aktivitas tersebut dalam program pemasaran.<sup>39</sup>

**g. Variabel Penetapan Tarif**

Dua varian dari variabel penetapan tarif adalah bayangan tarif (yang dengannya penjual diberikan otoritas untuk menukar tarif dengan jumlah atau presentase tertentu), dan melelang (dimana para pembeli potensial mempunyai pilihan menawarkan pada suatu produk dengan bermacam-macam tarif). Konsumen biasanya menyukai tarif pasti sebab mereka tidak harus cemas akan menjadi keluar dari yang dinegosiasikan oleh profesional dengan ahli pengetahuan dan keterampilan. Pengecualian adalah orang-orang yang menikmati aspek sosial dari negosiasi, dan orang-orang yang berfikir mereka mungkin mempunyai suatu keuntungan dalam kaitan dengan pengetahuan produk mereka atau keterampilan bernegosiasi. Dalam kaitan dengan kemajuan teknologi, varian lain dari variabel penetapan tarif, yang disebut penetapan tarif waktu riil, telah muncul.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Anggy Januar Qodaryadi, *Presepsi Konsumen Tentang Citra Merek, Atribut Produk dan Harga Serta Pengaruhnya terhadap Proses Pengambilan Keputusan Pembelian Smartphone*, skripsi, 2013, h. 46

<sup>40</sup> Agus Suryana, *Strategi Pemasaran untuk Pemula: Segmentasi Pasar, Riset Pasar, Branding, Strategi Produk Baru, Penetapan Harga (Pricing)*, Jakarta: Edsa Mahkota, 2007, h. 112- 113.

## 5. Ojek Online

### a. Pengertian Ojek

Ojek adalah sebuah alat transportasi kendaraan roda dua yang dikendarai oleh seorang *driver* dan sangat efektif digunakan dalam melewati kemacetan utamanya dikota-kota besar dalam suatu daerah. Selain dapat mengefesiansikan waktu, ojek juga dapat digunakan dengan biaya yang terjangkau.<sup>41</sup>

Istilah ojek sebenarnya terlahir dari kata *ngojek* yang kurang lebih bermakna mencari tambahan penghasilan untuk menutupi kekurangan dari gaji yang diterima. *Ngobjek* merupakan istilah yang diadopsi dari bahasa Belanda *object* yang bermakna barang dagangan segala item yang dapat menghasilkan uang.<sup>42</sup>

Menurut Suryadi ojek atau ojek merupakan transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda, namun lebih lazim berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk mengoperasikannya.<sup>43</sup>

Dari pengertian-pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa ojek merupakan transportasi umum roda dua yang dikendarai oleh seorang pengemudi dan keberadaannya tidak diakui pemerintah. Sebagai transportasi umum ojek hanya dapat mengangkut tidak lebih dari 2 orang penumpang.

Selanjutnya pengertian kata *online* yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai dalam jaringan, atau yang lebih dikenal dalam singkatan “daring”. Pengertian *online* adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet, jika computer kita *online* maka kita dapat mengakses internet atau browsing, mencari informasi-informasi di internet. Dengan akses tersebut, kita dapat menjalin komunikasi (baik yang hanya bersifat

---

<sup>41</sup> Fajariah, “*Analisis Permintaan Jasa Ojek Online di Kota Makassar*”, Skripsi pada Universitas Hasanuddin Makassar Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Makassar, 2017, h.18.

<sup>42</sup>T.p, *Asal Kata Istilah Ojek*, 2014, <https://www.kompasiana.com/gustaafkusno/54f40546745513902b6c842a/asal-kata-istilah-ojek-bahasakuindonesia#>, Diakses pada tanggal 20 Maret 2019

<sup>43</sup> Suryadi, “*Tukang Ojek Studi tentang Perilaku Berlalu Lintas di Wilayah Perumnas Antang Makassar*”, Skripsi pada Universitas Hasanuddin Makassar Jurusan Antropologi, Makassar, 2012, h,13



verbal atau non-verbal) secara *online* berbagai bangsa dan negara di seluruh belahan dunia.<sup>44</sup>

### **b. Pengertian Ojek Online**

Ojek Online adalah transportasi umum roda dua yang dikendarai oleh seorang pengemudi dengan memanfaatkan teknologi pada sistem aplikasi di *smartphone* yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet. Ojek *online* sama dengan ojek pada umumnya, namun ojek online dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi.<sup>45</sup> Dengan memanfaatkan teknologi pada aplikasi di *smartphone* memudahkan para penggunanya dalam menggunakan ojek online ini. Ojek online merupakan sarana pengangkut berbasis teknologi yang memungkinkan pengguna jasanya untuk lebih mudah, cepat, dan efisien.

### **c. Empat Prinsip utama yang harus dimiliki seorang driver**

#### 1) Inisiatif

Inisiatif berarti berani mengambil langkah beresiko, responsif, dan cepat membaca gejala.

#### 2) Melayani

Melayani bermakna orang yang berfikir tentang orang lain, mampu mendengar, mau memahami, peduli, berempati.

#### 3) Navigasi

Navigasi ialah sosok yang memiliki keterampilan membawa gerbong ke tujuan.

#### 4) Tanggung jawab

Tanggung jawab artinya tidak menyalahkan orang lain, tidak berbelit-belit atau menutupi kesalahan diri sendiri.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> Andika Wijaya, *Loc. Cit.*, h. 9-10.

<sup>45</sup> Fakhrol Rozi, *Pengertian Ojek Online*, 2017, <https://www.suduthukum.com/2017/03/ojek-online.html?m=1>, diakses pada tanggal 22 Maret 2019.

<sup>46</sup> Rhenald, *Self Driving Menjadi Driver Atau Passenger* (Mizan 2014) h. 189

## B. Penelitian Terdahulu

Penelitian tentang pendapatan driver online telah banyak dilakukan, di antaranya Andi Riswanda tahun 2019,<sup>47</sup> Eva Marsusanti dkk tahun 2018,<sup>48</sup> Dwi Sasongko tahun 2017,<sup>49</sup> Ervin Suprapti tahun 2017,<sup>50</sup> Rina Dwi Rahmawati tahun 2018,<sup>51</sup> I Komang Adi Antara dan Luh Putu Aswitari,<sup>52</sup> Putu Citrayani Girl,<sup>53</sup> Dewa Made Aris Artaman, Ni Nyoman Yuliarmi, dan I ketut Djayastra, <sup>54</sup> Budi Wahyono,<sup>55</sup> Samsul Ma'arif<sup>56</sup>

Ringkasan tentang penelitian di atas dapat dilihat pada tabel 2.1.

**Tabel 2.1**  
**Penelitian Terdahulu**

<b>Nama</b>	<b>Judul</b>	<b>Metode Penelitian</b>	<b>Hasil</b>
<b>Andi Riswanda</b>	Dampak Keberadaan Transportasi	Kuantitatif dengan metode analisis uji t	Kehadiran Transportasi <i>Online</i> memberikan dampak negatif terhadap

<sup>47</sup>Andi Riswanda, "*Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional*", skripsi pada Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Banda Aceh, 2019

<sup>48</sup>Eva Marsusanti, Dkk," *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek*", Jurnal, Vol. 6 No. 2 September 2018, h. 128-132

<sup>49</sup>Dwi Sasongko, "Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengrajin Bambu" skripsi pada Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Yogyakarta, 2017

<sup>50</sup>Ervin Suprapti, "*Pengaruh Modal, Umur, Jam Kerja, dan Pendidikan Terhadap Pendapatan Pedagang Perempuan Pasar Barongan Bantul*" skripsi pada Universitas Negeri Yogyakarta Fakultas Ekonomi, Yogyakarta, 2017,.

<sup>51</sup>Rina dwi Rahmawati, "*Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GrabCar di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga*" skripsi pada Universitas Muhammadiyah Surakarta Fakultas Geografi, Surakarta, 2018.

<sup>52</sup>I Komang Adi Antara dan Luh Putu Aswitari, "*Beberapa Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima di Kecamatan Denpasar Barat*" Jurnal, Vol 5 No. 11 November 2016, h. 1265-1291

<sup>53</sup>Putu Citrayani Girl, "*Analisis Faktor-faktor yang Meempengaruhi pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar, Bali*" Jurnal, Vol 6 Juni 2017, h. 920-1156.

<sup>54</sup>Dewa Made Aris Artaman, Ni Nyoman Yuliarmi, dan I ketut Djayastra, "*Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang pasar seni sukawati gianyar*", Jurnal ekonomi dan bisnis Universitas Udayana, Vol, 4 Februari 2015, h. 87-105

<sup>55</sup>Budi Wahyono, "*Analisi faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang di Pasar Bantul Kabupaten Bantul*" Jurnal Pendidikan Ekonomi, Vol. 6, No. 4, Tahun 2017

<sup>56</sup>Samsul Ma'arif, "*Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang pasar bandarjo ungaran kabupaten semarang*", Skripsi pada Universitas Negeri Semarang Fakultas Ekonomi, Semarang, 2013.

	Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional	dua sampel berpasangan	tingkat pendapatan para penarik becak.
<b>Eva Marsusanti, Dkk.</b>	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek	Kuantitatif dengan menggunakan metode regresi linear berganda	Faktor-faktor yang paling mempengaruhi penurunan pendapatan driver Gojek sebesar 75% adalah pesaing baru dan sistem poin, sedangkan sisanya 25% adalah kenaikan Bahan Bakar Minyak (BBM).
<b>Dwi sasongko</b>	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengrajin Bambu	Kuantitatif dengan menggunakan analisis regresi linier berganda	Terdapat pengaruh positif harga jual terhadap pendapatan pengrajin bambu di Desa Jambu Kulon Kecamatan Ceper Kabupaten Klaten.
<b>Ervin Suprpti</b>	Pengaruh Modal, Umur, Jam Kerja, dan Pendidikan Terhadap Pendapatan Pedagang Perempuan Pasar Barongan Bantul.	Kuantitatif dengan menggunakan Analisis regresi linier berganda	variabel jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pedagang perempuan, variabel pendidikan berpengaruh positif signifikan terhadap pendapatan pedagang perempuan.
<b>Rina Dwi</b>	Analisis Faktor-	Kuantitatif	Variabel lama jam kerja

<b>Rahmawati</b>	Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GrabCar di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga	dengan pendekatan survei	dan pengalaman jam kerja memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan Driver GrabCar di Kecamatan Purbalingga
<b>I Komang Adi Antara dan Luh Putu Aswitari</b>	Beberapa Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima di Kecamatan Denpasar Barat	Kuantitatif dengan menggunakan analisis regresi linier berganda	Secara serempak variabel modal, lama usaha dan tenaga kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan kaki lima di Kecamatan Denpasar Barat,
<b>Putu Citrayani Girl</b>	Analisis Faktor-faktor yang Meempengaruhi pendapatan <i>Driver</i> GO-JEK di Kota Denpasar, Bali	Kuantitatif dengan menggunakan metode regresi linier berganda	secara parsial, variabel jam kerja dan pengalaman kerja mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan sedangkan variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap tingkat pendapatan <i>driver</i> GO-JEK.
<b>Dewa Made Aris Artaman, Ni Nyoman</b>	Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi	Kuantitatif dengan menggunakan	Modal usaha, lama usaha, jam kerja, parkir dan lokasi usaha secara

<b>Yuliarmi, dan I Ketut Djayastra</b>	pendapatan pedagang pasar seni sukawati ganyar	metode regresi linier berganda.	simultan berpengaruh signifikan terhadap tingkat pendapatan pedagang Pasar Seni Sukawati
<b>Budi Wahyono</b>	Analisi faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang di Pasar Bantul Kabupaten Bantul	Kuantitatif dengan menggunakan analisis regresi linier berganda	Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial variabel-variabel yang signifikan mempengaruhi pendapatan pedagang Pasar Bantul antara lain modal usaha dan jam kerja
<b>Samsul Ma'arif</b>	Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang pasar bandarjo ungaran Kabupaten Semarang	Kuantitatif dengan menggunakan analisis regresi linier berganda	Berdasarkan uji determinasi parsial besarnya pengaruh modal pedagang terhadap pendapatan pedagang pasar Bandarjo yaitu sebesar 15,2%, artinya besarnya pengaruh variabel Modal terhadap pendapatan pedagang Pasar Bandarjo yaitu sebesar 15,2%.

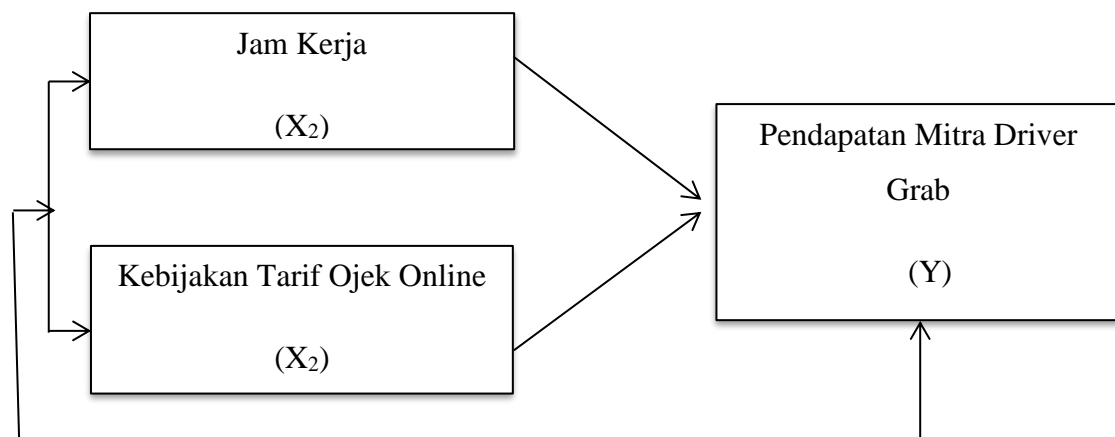
Perbedaan antar penelitian ini dengan penelitian terdahulu yang tertera diatas terletak pada variabel bebas. Variabel bebas pada penilian ini lebih sedikit dibandingkan penelitian terdahulu diatas. Selain itu pula, pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif. Sedangkan penelitian terdahulu diatas

terdapat juga menggunakan metode kualitatif. Perbedaan yang mendasar antar kesemuanya dengan penelitian ini yaitu objek penelitian dan periode antara kesemuanya. Objek penelitian terdahulu di atas yaitu pada driver GO-JEK dan pedagang pasar. Sedangkan penelitian ini dilakukan pada driver Grab.

### C. Kerangka Penelitian

Pendapatan Driver Grab dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya variabel jam kerja dan kebijakan tarif. Jam kerja driver memiliki hubungan linear dengan pendapatan driver. Artinya semakin lama jam kerja driver maka pendapatan akan semakin meningkat. Kebijakan Tarif juga memiliki hubungan linier dengan pendapatan driver. Artinya semakin tinggi tarif yang di berlakukan atau maka pendapatan akan semakin menurun.

Untuk memperjelas penelitian ini, dapat dilihat dalam bentuk kerangka pikir berikut ini:



**Gambar 2.1**  
**Kerangka Teoritis**

#### **D. Hipotesis**

Hipotesis merupakan kesimpulan teoritis atau jawaban sementara dalam penelitian. Berdasarkan latar belakang, rumusan masalah dan kerangka pemikiran yang telah dikemukakan diatas, maka penulis merumuskan sebuah hipotesis penelitian sebagai berikut:

1.  $H_0$  : Jam kerja tidak berpengaruh terhadap tingkat pendapatan Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung.  
 $H_a$  : Jam kerja berpengaruh terhadap tingkat pendapatan Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung.
2.  $H_0$  : Kebijakan tarif ojek online tidak berpengaruh terhadap tingkat pendapatan Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung  
 $H_a$  : Kebijakan tarif ojek online berpengaruh terhadap tingkat pendapatan Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung.
3.  $H_0$  : Jam kerja dan kebijakan tarif tidak berpengaruh secara serempak terhadap pendapatan Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung.  
 $H_a$  : Jam kerja dan kebijakan tarif berpengaruh secara serempak terhadap pendapatan Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Yaitu data yang berbentuk angka dan perhitungan yang dituangkan dalam bentuk tabel, kemudian data itu diolah dengan menggunakan statistik. Sedangkan metode penelitian ini adalah metode asosiatif untuk melihat hubungan dan pengaruh variabel jam kerja dan kebijakan tarif ojek online terhadap variabel tingkat pendapatan Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung.

#### **B. Lokasi dan Waktu penelitian**

Dalam penelitian ini, lokasi yang diambil adalah Kecamatan Medan Tembung secara keseluruhan pada Agustus 2019 sampai dengan selesai.

#### **C. Populasi dan Sampel**

##### **1. Populasi**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.<sup>1</sup> Berdasarkan definisi tersebut, maka populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat Kecamatan Medan Tembung yang berprofesi sebagai driver Ojek *Online* (Grab) yaitu sebanyak 1.250 orang.

##### **2. Sampel**

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut ataupun sebagian kecil dari anggota populasi yang dimiliki menurut prosedur tertentu sehingga dapat mewakili seluruh populasi.<sup>2</sup> Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *simple random sampling*, yang merupakan jenis teknik sampling probability sampling. Menurut Sugiono

---

<sup>1</sup>Nur Ahmadi B rahmani, *Metodologi penelitian Ekonomi*, (Medan: FEBI UINSU Press,2006)h.31

<sup>2</sup>*Ibid* h.34



*simple random sampling* adalah suatu teknik sampling melalui pengambilan anggota sampel dari populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi tersebut.

Sampel dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan rumus *Slovin*, sebagai berikut:<sup>3</sup>

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana

n: Ukuran Sampel

N: Ukuran populasi

e: Persentasi kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel (10%)

1: Nilai konstanta

Taraf kesalahan yang digunakan peneliti adalah 10%(0,1):<sup>4</sup>

$$n = \frac{5340}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{5430}{1 + (4340 \times 0,1^2)}$$

$$n = \frac{5340}{53,4}$$

$$n = 98,1617$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, maka jumlah sampel yang digunakan dibulatkan menjadi 98 responden. Jadi jumlah sampel yang akan dipakai dalam penelitian ini adalah berjumlah 98 responden.

#### **D. Jenis dan Sumber Data**

Jenis data yang dipakai dalam penelitian ini adalah jenis data kuantitatif, sedangkan sumber data yang digunakan adalah data primer.

---

<sup>3</sup>Rasady Ruslan, *Metodologi Penelitian: publicRelation dan Komunikasi*, (Jakarta:PT.Raja Grafindo,2003),h.150

<sup>4</sup> Sugiyono, *Metode kuantitatif, kualitatif dan R&D*, (Alfabeta: Bandung, 2011),h.81

Data primer yaitu data yang diambil secara langsung dari responden penelitian, biasanya data tersebut berbentuk data nominal, ordinal, interval maupun ratio.<sup>5</sup>

Data primer dikumpulkan dan diolah sendiri oleh suatu organisasi atau perorangan langsung dari objeknya. Mengumpulkan data tersebut dilakukan secara khusus untuk mengatasi masalah riset yang sedang diteliti seperti diperoleh melalui survey lapangan dengan menggunakan metode pengumpulan data yang original, yang diperoleh langsung dari responden melalui alat bantu kuesioner dan wawancara.<sup>6</sup> Data primer dalam penelitian ini berasal dari para driver Grab di Kecamatan Medan Tembung.

## **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data merupakan tahap selanjutnya yang harus diselesaikan dalam penelitian setelah dilakukan pengumpulan data. Teknik dan instrumen pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1. Kuisisioner (Angket)**

Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuisisioner dalam penelitian ini terbuka dan tertutup yang digunakan untuk mengetahui jam kerja, kebijakan tarif serta tingkat pendapatan *Driver Grab* di Kecamatan Medan Tembung.

### **2. Studi Dokumen**

Dokumentasi digunakan untuk memperoleh data sekunder. Dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data dengan menggunakan catatan-catatan atau dokumen yang ada di lokasi peneliti serta sumber-sumber lain yang relevan dengan objek penelitian. Peneliti mencari data mengenai hal atau variabel yang berupa catatan, buku, surat kabar, brosur maupun media internet.

---

<sup>5</sup>Budi Trianto, *Riset Modeling*, (Pekanbaru, juli 2016) h. 101

<sup>6</sup>Muhammad, *Metodologi penelitian Ekonomi islam* : *Pendekatan Kuantitatif*, (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada,2008), h.101

### **3. Wawancara**

Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data untuk mendukung data penelitian. Wawancara dilakukan kepada staf perusahaan Grab dan driver.

## **F. Definisi Operasional Variabel**

Defenisi operasional adalah sebuah batasan-batasan yang diberikan terhadap variabel agar variabel tersebut dapat diukur. Sedangkan variabel adalah segala sesuatu yang akan menjadi objek pengamatan penelitian juga sebagai faktor-faktor yang berperan dalam peristiwa atau gejala yang akan diteliti. Variabel dalam penelitian ini terdapat dua variabel bebas (X) dan satu variabel terikat (Y).

### **1. Jam kerja**

Yang dimaksud dengan variabel jam kerja dalam penelitian ini adalah jumlah jam kerja di ukur dari lamanya waktu yang dicurahkan untuk mencari nafkah oleh Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung dengan melakukan pekerjaan sebagai driver ojek online yang dinyatakan satuan (jam/hari).

### **2. Kebijakan tarif**

Yang dimaksud dengan variabel kebijakan tarif dalam penelitian ini adalah persepsi driver Grab tentang kebijakan tarif ojek online yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan RI. Dalam menghitung tarif dapat dilihat melalui jarak tempuh perkilometranya dalam setiap oerderannya.

### **3. Tingkat Pendapatan Driver**

Variabel terikat dalam penelitian ini adalah pendapatan Driver Grab, yaitu pendapatan yang diperoleh Driver Grab dengan mengalikan jumlah jarak tempuh per kilometer dengan tarif yg telah diatur pemerintah ditambah jumlah point yang didapatkan pada setiap gamenya dan dikurangi biaya operasional yang dinyatakan dalam satuan rupiah.

Masing-masing variabel di atas memiliki indikator sebagaimana dijelaskan pada tabel 3.2.

**Tabel 3.1**  
**Definisi Operasional dan Indikator Variabel Penelitian**

<b>Variabel</b>	<b>Defenisi</b>	<b>Indikator</b>	<b>Item</b>
Jam Kerja (X <sub>1</sub> )	Jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang hari dan malam har	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah jam kerja sehari driver dalam mengambil orderan per hari.</li> </ul>	1
Kebijakan Tarif (X <sub>2</sub> )	Tarif adalah segala bentuk biaya moneter yang dikorbankan oleh konsumen untuk memperoleh, memiliki, memanfaatkan sejumlah kombinasi dari barang beserta pelayanan dari suatu produk.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jarak Tempuh yang dilakukan Driver dalam mengambil order.</li> </ul>	2
Pendapatan (Y)	Pendapatan adalah total penghasilan yang diperoleh driver Grab atas prestasi kerjanya dalam sehari.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Total penghasilan Driver Grab per hari yang terdiri dari:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jumlah poin perhari</li> <li>b. Bonus transaksi poin per hari</li> <li>c. 20 % Rata-rata pengurangan pendapatan setiap Order nya</li> </ol> </li> </ul>	3,4 dan 5

Dalam pengukuran instrumen penelitian (kuisisioner) yang baik maka harus memenuhi persyaratan yaitu valid dan reliabel. Maka dari itu penelitian ini akan menggunakan pengujian kuisisioner menggunakan uji validitas dan uji reabilitas.

- a. Uji validitas bertujuan untuk mengukur sah atau valid tidaknya sebuah kuisisioner
- b. Uji reabilitas digunakan untuk mengukur kuisisioner yang merupakan indikator dari Variabel.

## **G. Teknik Analisa Data**

Analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik analisis regresi linear berganda. Analisis regresi linear berganda adalah analisis yang mengukur pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

Tahapan analisis regresi ini dilakukan dengan beberapa tahapan sebagai berikut.

### **1. Uji Statistik Deskriptif**

Analisis deskriptif merupakan metode analisis yang bertujuan mendeskripsikan dan menjelaskan sesuatu hal apa adanya. Analisis deskriptif mengacu pada informasi dari data-data mentah dalam suatu bentuk yang mudah dimengerti dan diterjemahkan. Pendeskripsian respon atau hasil observasi merupakan ciri khas dari bentuk pertama analisis.<sup>7</sup> Pengaturan, pengurutan atau manipulasi data bisa memberikan informasi deskriptif yang akan menjawab pertanyaan-pertanyaan dalam definisi masalah. Semua bentuk analisis tersebut mencoba untuk menggambarkan pola-pola yang konsisten dalam data, sehingga hasilnya dapat dipelajari dan ditafsirkan secara singkat dan penuh makna.<sup>8</sup>

### **2. Uji Asumsi Klasik**

Alat yang digunakan adalah uji asumsi klasik ini dimaksudkan agar variabel independen menjadi estimator atau variabel dependen tidak bias. Apabila tidak ada gejala asumsi klasik, yaitu multikolinearitas, heteroskedastisitas, autokorelasi dan

---

<sup>7</sup>Nur Ahmadi Bi Rahmani, *Metodologi Penelitian Ekonomi*, (Medan : FEBI UIN\_SU Press, 2016), h.58

<sup>8</sup>Mudrajad Kuncono, *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*, (Jakarta: Erlangga, 2013), h. 198

normalitas dalam pengujian hipotesis dengan model yang digunakan, maka diharapkan dapat menghasilkan suatu model yang baik sehingga hasil analisisnya juga baik dan tidak bias.<sup>9</sup>

Ada tiga pengujian dalam uji asumsi klasik yaitu :

a. Uji Normalitas

Uji Normalitas dilakukan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal atau tidak. Regresi yang baik adalah regresi yang memiliki data yang berdistribusi normal. Output eviws menyatakan bahwa nilai JB ( $>2$ ), maka data tidak berdistribusi normal. Kemudian nilai Prob ( $>5\%$ ) sehingga dapat diartikan bahwa data berdistribusi normal. Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan uji statistik. Hipotesis yang digunakan adalah :

$H_0$  = data residual berdistribusi normal

$H_1$  = data residual tidak berdistribusi normal

Dengan pengambilan keputusannya adalah :

- 1) Jika nilai signifikansi  $< \alpha$  maka  $H_0$  ditolak
- 2) Jika nilai signifikansi  $> \alpha$  maka  $H_1$  diterima

Jika signifikansi pada nilai Jarque-Bera Test ( $>2$ ), maka  $H_0$  ditolak, jika data residual berdistribusi tidak normal. Jika signifikansi nya pada nilai Jarque-Bera Test ( $<2$ ), maka  $H_0$  diterima, jadi data residual berdistribusi normal.

b. Multikolinieritas

Multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Apabila terjadi Multikolinieritas atau hubungan linier yang sempurna (perfect) atau pasti (exact) diantara beberapa atau semua variabel bebas dari suatu model regresi, maka akibatnya akan kesulitan untuk dapat melihat pengaruh variabel penjelas terhadap variabel yang dijelaskan. Output eviws menyatakan bahwa variabel X memiliki

---

<sup>9</sup> *Ibid*, h.21

koefisien ( $< 0.85$ ) maka tidak terdapat hubungan linier antara kedua variabel atau tidak terjadi multikolinieritas.<sup>10</sup>

### c. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan mengetahui apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode  $t-1$  (sebelumnya), jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi.<sup>11</sup>

Pada penelitian ini untuk menguji ada tidaknya gejala autokorelasi menggunakan uji *Durbin-Watson* ( $DW_{test}$ ).

**Tabel 3.2**  
**Uji Autokorelasi**

Hipotesis Nol	Kepuasan	Jika
Tidak ada autokorelasi positif	Tolak	$0 < d < dl$
Tidak ada autokorelasi positif	<i>No Decision</i>	$dl \leq d \leq du$
Tidak korelasi negatif	Tolak	$4 - dl < d < 4$
Tidak korelasi negatif	<i>No Decision</i>	$4 - du \leq d \leq 4 - dl$
Tidak korelasi positif atau negatif	Tidak ditolak	$Du < d < 4-du$

### c. Heteroskedastisitas

Menurut Hasan heteroskedastisitas berarti variasi (*varians*) variabel tidak sama untuk semua pengamatan. Pada heteroskedastisitas, kesalahan yang terjadi random (acak) tetapi memperlihatkan hubungan yang sistematis sesuai dengan besarnya satu atau lebih variabel bebas. Misalnya heteroskedastisitas akan muncul dalam bentuk residu yang semakin besar, apabila pengamatan semakin besar atau rata-rata residu akan semakin besar. Heteroskedistisitas yang ada dalam regresi dapat menyebabkan:

- 1) Penaksir (estimator) yang diperoleh menjadi tidak efisien, hal itu disebabkan

<sup>10</sup> Mudrajad Kuncono, *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*, (Jakarta: Erlangga, 2013), h. 22-23

<sup>11</sup> Imam Ghozali, *Aplikasi Multivariate dengan Program IBM SPSS 19*, Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011, h. 136

variansnya sudah tidak minim lagi (tidak efisien).

- 2) Kesalahan baku koefisien regresi akan terpengaruh, sehingga memberikan indikasi yang salah dan koefisien determinasi memperlihatkan daya penjelasan terlalu besar.<sup>12</sup>

Salah satu cara untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat (dependen) yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID. Deteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik *scatter plot* antara SRESID dan ZPRED dimana sumbu Y adalah Y yang telah diprediksi, dan sumbu X adalah residual (Y prediksi – Y sesungguhnya). Dasar analisis adalah.

- a) Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas.
- b) Apabila tidak terdapat pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas dalam penelitian.<sup>13</sup>

## J. Uji Hipotesis

### 1. Uji Signifikansi Simultan (Uji Statistik F)

Pengujian dilakukan untuk menguji apakah semua variabel independen mempunyai pengaruh simultan terhadap variabel dependen.

Kriteria pengujian:

- 1) Jika,  $H_0: \beta_1, \beta_2 = 0$ , maka tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara semua variabel independen (Jam Kerja dan Kebijakan Tarif) secara bersama-sama dengan variabel dependen (Tingkat Pendapatan).

---

<sup>12</sup> Danang Sunyoto, *Praktik Riset Perilaku Konsumen (Teori, Kuisisioner, Alat, dan Analisis Data)*, Cet.1, Yogyakarta: CAPS, 2014, h. 116-117.

<sup>13</sup> Imam Ghozali, *Aplikasi Multivariate dengan Program IBM SPSS 19*, Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011, h. 139



- 2) Jika,  $H_a$ ,  $\beta_1$ ,  $\beta_2 \neq 0$ , maka terdapat pengaruh signifikan antara semua variabel independen (Jam Kerja dan Kebijakan Tarif) secara bersama-sama dengan variabel dependen (Tingkat Pendapatan).

Kriteria penentuan keputusan :

- a)  $H_0$  diterima jika,  $F_{\text{hitung}} > F_{\text{table}}$  pada  $\alpha = 5\%$
- b)  $H_a$  ditolak jika,  $F_{\text{hitung}} < F_{\text{table}}$  pada  $\alpha = 5\%$

## 2. Uji Signifikansi Parsial (Uji Statistik t)

Uji statistik t menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variabel. Hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

$H_0 : \beta = 0$ , artinya variabel bebas (artinya faktor Jam Kerja dan Kebijakan Tarif) secara individual tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat (Tingkat Pendapatan Driver Grab).

$H_a : \beta \neq 0$ , artinya variabel-variabel bebas (artinya faktor Jam Kerja dan Kebijakan Tarif) secara individual mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat (Tingkat Pendapatan Mitra Driver Grab).

Kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:

Dengan menggunakan angka probabilitas signifikansi,

- 1) Apabila probabilitas signifikansi  $> 0,05$ , maka  $H_0$  diterima  $H_a$  ditolak artinya faktor Jam Kerja dan Kebijakan Tarif tidak berpengaruh terhadap variable Tingkat Pendapatan Driver Grab Bike.
- 2) Apabila probabilitas signifikansi  $< 0,05$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima artinya faktor Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Apabila probabilitas signifikansi  $> 0,05$ , maka  $H_0$  diterima  $H_a$  ditolak artinya faktor Jam Kerja dan Kebijakan Tarif tidak berpengaruh terhadap variable Tingkat Pendapatan Driver Grab Bike (untuk tingkat signifikansi = 5%)
- 3) Membandingkan nilai T hitung dengan T table

Apabila  $T_{\text{tabel}} > T_{\text{hitung}}$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak.

Apabila  $T_{\text{tabel}} < T_{\text{hitung}}$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima.<sup>14</sup>

### 3. Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisien Determinasi ( $R^2$ ) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai  $R^2$  yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

### 4. Uji Model Regresi

Analisis regresi linear berganda adalah menguji pengaruh variabel jam kerja dan kebijakan tarif terhadap Tingkat pendapatan driver Grab. Persamaan regresi dalam penelitian ini adalah:

$$Y = \alpha + \beta_1 JK - \beta_2 KT + \varepsilon$$

Dimana:

Y : Tingkat Pendapatan

$\alpha$  : Konstanta

$\beta_1, \beta_2$  : Slope atau Koefisien estimate

JK : Jam Kerja

KT : Kebijakan Tarif

$\varepsilon$  : *Error term*

---

<sup>14</sup> Anis Pusposari, "Pengaruh Kualitas Layanan , Kepercayaan, dan Harga Terhadap Keputusan Pembelian Online Produk Busana Melalui Media Sosial Instagram di Kalangan Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Surakarta", Skripsi, Surakarta: Perpustakaan IAIN Surakarta, 2017, h. 58-59, t.d.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

##### **1. Gambaran Umum Kecamatan Medan Tembung**

Kecamatan Medan Tembung berbatasan langsung dengan Kabupaten Deli Serdang di sebelah utara dan timur, kecamatan Medan Denai disebelah selatan dan kecamatan Medan Perjuangan di sebelah barat. Kecamatan Medan Tembung adalah salah satu dari 21 kecamatan di kota Medan, Sumatra Utara, Indonesia. Kecamatan Medan Tembung berbatasan dengan Medan Perjuangan di sebelah barat, Kabupaten Deli Serdang di timur, Medan Denai di selatan, dan Kabupaten Deli Serdang di utara. Pada tahun 2001, kecamatan ini mempunyai penduduk sebesar 134.113 jiwa. Luasnya adalah 7,99 km<sup>2</sup> dan kepadatan penduduknya adalah 16.785,11 jiwa/km<sup>2</sup>.<sup>1</sup>

Dari tujuh kelurahan di kecamatan Medan Tembung, kelurahan Bantan memiliki luas wilayah yang terluas yaitu sebesar 1,51 km<sup>2</sup> sedangkan kelurahan Tembung mempunyai luas terkecil yakni 0,64 km<sup>2</sup>. Seperti yang terlihat pada gambar 4.1.<sup>2</sup>

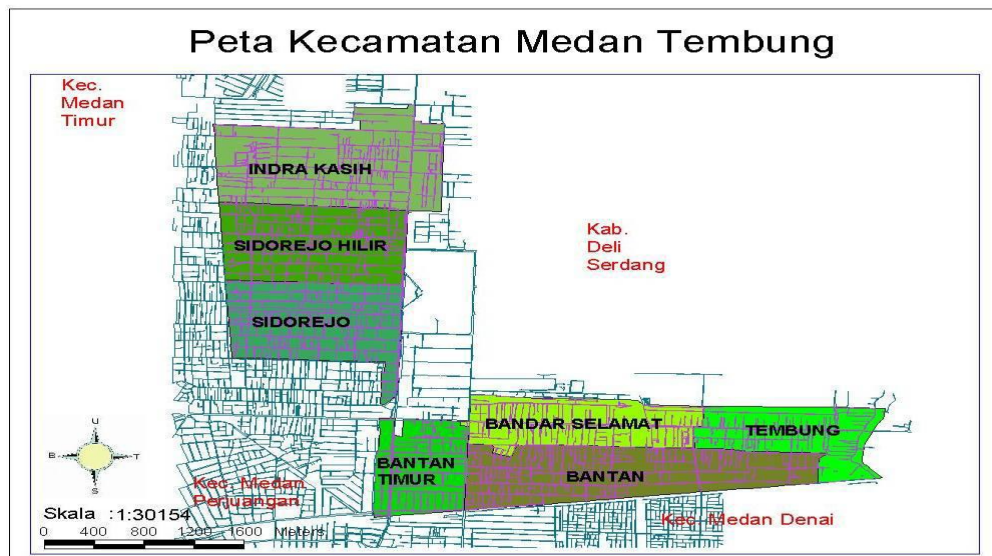
##### **2. Gambaran Umum Perusahaan**

Grab adalah Perusahaan teknologi asal Malaysia yang berkantor di Singapura yang menyediakan aplikasi layanan transportasi angkutan umum meliputi kendaraan bermotor roda 2 maupun roda 4. Perusahaan Grab hanya perusahaan teknologi yang meluncurkan Aplikasi saja dan untuk kendaraannya sendiri adalah kendaraan milik mitra yang sudah bergabung di PT Grab Indonesia. Dengan aplikasi Grab calon penumpang dapat dengan mudah mencari *driver* untuk menuju kelokasi tujuan, sehingga kita tidak perlu menunggu waktu yang lama untuk mendapatkan transportasi yang diperlukan

---

<sup>1</sup>Wikipedia, "MedanTembung, Medan, <https://id.wikipedia.org>. Diunduh pada tanggal 10 september 2019.

<sup>2</sup> Badan Pusat Statistik Kota Medan, Kecamatan Medan Tembung Dalam Angka 2018



**Gambar 4.1**

**Peta Kecamatan Medan Tembung**

Grab didirikan pada tahun 2011 di Malaysia dan untuk pendiri Grab adalah Anthony Tan bersama rekannya Tan Hooi, mereka melihat adanya dampak negatif dari tidak efisiennya sistem transportasi yang ada pada saat itu. Merekapun memiliki ide untuk membuat aplikasi pemesanan transportasi, khususnya taksi, yang kemudian menobatkan mereka sebagai finalis dalam Kontes Harvard Business School's 2011 Business Plan. Grab merupakan aplikasi layanan transportasi terpopuler di Asia Tenggara yang kini telah berada di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand dan Vietnam, menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara.<sup>3</sup> Layanan Grab ditujukan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan, dan kepastian. Dari tahun 2011 sampai saat ini tahun 2020 Grab sendiri telah berkembang pesat dan menjadi salah satu penyedia aplikasi transportasi online di Indonesia.

<sup>3</sup> <https://infokomputer.grid.id>, Diakses pada tanggal 27 Februari 2018

Transportasi kini sudah menjadi kebutuhan mendasar bagi kaum urban. Saat ingin menembus kemacetan Ibu Kota. Pesatnya perkembangan teknologi, dapat membantu masyarakat ketika tetap membutuhkan transportasi nyaman, tetapi sedang malas memacu kendaraan pribadi, mobil-mobil nyaman bisa dipanggil hanya dengan sentuhan pada layar ponsel pintar. Kehadiran teknologi yang pesat terhadap transportasi memang telah menjadi fenomena.

Grab atau yang sebelumnya dikenal sebagai GrabTaxi adalah sebuah perusahaan yang berasal Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. Grab memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara.

Grab merupakan platform pemesanan kendaraan terkemuka di Asia Tenggara. Kami menjawab sejumlah tantangan transportasi yang krusial dan mewujudkan kebebasan transportasi bagi 620 juta orang di Asia Tenggara. Grab bermula dari aplikasi pemesanan taksi pada 2012, yang kemudian mengembangkan platform produknya termasuk layanan pemesanan mobil sewaan dan ojek. Layanan Grab ditujukan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan dan kepastian. Sebagai bagian dari budaya inovatifnya, Grab saat ini tengah melakukan uji coba beberapa layanan baru seperti carpooling serta layanan pesanantar makanan.

Kurang dari setahun, berbagai layanan yang mengandalkan aplikasi terbentuk dalam diversifikasi beragam fitur. Mulai dari layanan angkut penumpang, pengiriman barang, hingga beli dan antar makanan berhasil dikembangkan. Bahkan, demi menjaga eksistensinya, Grab mantap melakukan rebranding dan pergantian logo dengan alasan sederhana, yakni mewakili segala fitur layanan. Layanan yang awalnya dikenal dengan Grabtaxi berubah hanya menggunakan kata Grab. Perubahan nama tersebut juga mewakili ragam layanan yang diberikan bagi pengguna. Dengan mengadopsi konsep economic sharing Grab berkembang di Indonesia berkat bantuan para mitra. Pada prinsipnya, Grab

akan terus berkembang beriringan dengan para mitra pengemudi. Hingga bulan Maret 2015, jumlah pengguna Grab mencapai 3,8 juta pengguna. Grab tersedia untuk sistem operasi Android, IOS, dan BlackBerry.

Perkembangan Grab di Indonesia memang bertahap. Mulai dari muncul dengan nama Grabtaxi, kemudian berganti nama hingga logo. Semua kami jalani secara bertahap. Dulu masyarakat mengenal kami dengan Grabtaxi, tetapi sekarang kami hadir lebih lengkap dengan beragam layanan. Alasan kami membuat beragam servis karena masyarakat merespons transportasi daring sebagai kebutuhan. Itu sebabnya, perkembangannya begitu pesat. Grabcar dan GrabBike di Indonesia tumbuh lebih dari 250 kali sejak pertengahan 2015. Kini, layanan penyewaan mobil pribadi dan ojek online menjadi bagian besar dari bisnis Grab secara keseluruhan, yang juga meliputi pemesanan taksi dan layanan kurir

Teknologi *machine learning* dan kemampuan analitik data Grab yang mumpuni telah menjadi faktor pendorong pertumbuhan yang signifikan dan memungkinkan efisiensi secara besar-besaran dari waktu ke waktu. Sebagai contoh, pada 2016, layanan GrabBike di Indonesia telah tumbuh 300 persen (year to date), seraya melakukan pengurangan subsidi untuk tiap perjalanan yang diselesaikan sebesar 50 persen, dimana hal ini menunjukkan tingginya keterlibatan dan keterlekatan pengguna pada platform multi-layanan Grab. Lebih dari 1 dari 4 pengguna aktif bulanan Grab di Indonesia menggunakan lebih dari satu layanan Grab.

Indonesia telah menjadi pasar terbesar Grab berdasarkan jumlah perjalanan yang diselesaikan seluruh platform. Grab secara khusus memfokuskan bisnisnya di Jakarta, yang didiami oleh lebih dari 30 juta penduduk dimana Grab memberikan layanan ojek, penyewaan mobil pribadi dan pemesanan taksi online. Grab juga berencana untuk melakukan ekspansi platform multi-layanannya ke lebih dari delapan megacity di luar kota Jakarta, dengan total populasi sebesar 38 juta. Indonesia merupakan negara keempat terbesar dari segi populasi, dengan total penduduk lebih dari 250 juta. Grab menawarkan pilihan layanan pemesanan kendaraan terbanyak di sebagian besar pasar di Asia Tenggara, yang telah

diunduh di lebih dari 17 juta perangkat dan 320,000 pengemudi di 30 kota di seluruh Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand dan Vietnam.

Berikut ini Manfaat yang di berikan dari Grab adalah :

- a. Efesien, yaitu keefesienan waktu yang diberikan. Di kota besar yang serba padat merayap terkadang membuat sebagian orang merasa malas keluar rumah karena hampir sebagian waktu digunakan untuk bermacaet ria di jalanan.
- b. Mudah, yaitu dengan kecanggihannya yang laur biasa mudah karena bisa dilakukan secara online di rumah atau di manapun anda berada anda tidak perlu harus repot repot untuk melakukannya di bandingkan tidak dengan online.
- c. Praktis untuk digunakan untuk mengirimkan barang ke teman lama ataupun untuk menjemput di daerah macet.
- d. Nyaman, yaitu kenyamanan dalam pelayanan yang dirasakan oleh pelanggan
- e. Sopan yang tercermin dari pakaian yang dikenakan oleh para pengendara Grab dan dalam perilaku driver.
- f. Cepat, yaitu kecepatan dalam mengantarkan pelanggan atau barang sampai di tujuan.
- g. Aman, yaitu perlindungan keamanan yang lengkap tidak hanya bagi para pengendara tapi para penumpang juga diberi kelengkapan keamanan yang baik untuk keamanan saat berkendara.

Grab memiliki visi “Menjadi yang terdepan di Asia Tenggara.” Sedangkan misinya adalah:

- 1) Menjadi penyedia layanan teraman di Asia Tenggara.
- 2) Memberikan layanan yang mudah diakses oleh banyak orang.
- 3) Meningkatkan kehidupan para partner, baik pengemudi maupun penumpang.

Dari tahun 2011 sampai saat ini tahun 2020 Grab berkembang pesat dan menjadi salah satu penyedia aplikasi transportasi online di Indonesia.

Grab banyak memiliki fitur layanan, diantaranya :

- 1) GrabTaxi Grab Taxi adalah Layanan yang memberikan akses serta kemudahan penumpang menemukan pengemudi taksi terdekat dengan aman.
- 2) GrabCar Grab Car adalah Penyewaan kendaraan pribadi dengan supir yang menghadirkan kebebasan pilihan berkendara yang nyaman dan gaya.
- 3) GrabBike Grab Bike adalah layanan transportasi sepeda motor yang dapat mengantarkan kalian ke berbagai tempat, lebih mudah dan lebih cepat tanpa perlu menunggu waktu lama.
- 4) GrabExpress Grab Express adalah layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan Kecepatan, Kepastian, dan yang paling utama adalah Keamanan.
- 5) GrabFood Grab Food adalah layanan pesan antar makanan yang memiliki banyak daftar restoran yang tersedia.

### 3. Karakteristik Responden

#### a. Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil survey lapangan melalui penyebaran angket menyatakan bahwa seluruh responden berjenis kelamin laki-laki berjumlah 98 orang (100%) dan responden dengan jenis kelamin perempuan tidak terdata. Responden dalam penelitian ini seluruhnya bertempat tinggal di Kecamatan Medan Tembung.

#### b. Berdasarkan Tingkat Pendidikan

**Tabel 4.1**  
**Tingkat Pendidikan Responden**

No	Pendidikan	Frequency	%
1	SARJANA	9	9,2%
2	SMA	54	55,1%
3	SMP	23	23,5%
4	SD	12	12,2%
Total		98	100%

Sumber : Data diolah 2020

Dari data di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden dalam penelitian ini adalah 98 orang dengan latar belakang pendidikan yang berbeda-beda. Pendidikan paling tinggi adalah Sarjana dan paling rendah adalah SD (Sekolah Dasar). Pendidikan Sarjana berjumlah 9 orang sebesar 9,2 %, Pendidikan SMA



(Sekolah Menengah Atas) 54 orang sebesar 55,1%, Pendidikan SMP (Sekolah Menengah Pertama) 23 orang sebesar 23,5%, dan Pendidikan SD (Sekolah Dasar) 12 orang sebesar 12,2%.

### c. Berdasarkan Jumlah Tanggungan

**Tabel 4.2**

#### Jumlah Tanggungan Responden

No	Jumlah Tanggungan	Frequency	%
1	0 (Nol)	26	26,5
2	1 (Satu)	26	26,5
3	2 (Dua)	26	26,5
4	3 (Tiga)	16	16,3
5	4 (Empat)	4	4,1
Total		98	100,00

*Sumber : Data diolah 2020*

Dari data di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden dalam penelitian ini adalah 98 orang dengan jumlah tanggungan yang berbeda-beda. Tanggungan ini dimulai dari tidak ada sama sekali dan paling tinggi berjumlah 4 tanggungan. Tanggungan yang tidak ada berjumlah 26 orang sebesar 26,5%, tanggungan satu berjumlah 26 orang sebesar 26,5%, tanggungan dua berjumlah 26 orang sebesar 26,5%, tanggungan tiga berjumlah 16 orang sebesar 16,3%, tanggungan empat berjumlah 4 orang sebesar 4,1%.

### d. Berdasarkan Umur

Berdasarkan umur, jumlah responden dalam penelitian yang 98 orang ini memiliki tingkatan umur berbeda-beda. Umur yang paling tua 55 tahun dan paling muda 19 tahun. Umur 19 tahun berjumlah 8 orang sebesar 8,2%, umur 20 tahun berjumlah 8 orang sebesar 8,2%, umur 21 tahun berjumlah 7 orang sebesar 7,1%, umur 22 tahun berjumlah 21 orang sebesar 21,4%, umur 23 tahun berjumlah 11 orang sebesar 11,2%, umur 26 tahun berjumlah 8 orang sebesar 8,2%, umur 28 tahun berjumlah 11 orang sebesar 11,2%, %, umur 30 tahun berjumlah 1 orang sebesar 1,0%, umur 32 tahun berjumlah 1 orang sebesar 1,0%, umur 33 tahun berjumlah 1 orang sebesar 1,0%, umur 37 tahun berjumlah 1 orang sebesar 1,0%, umur 43 tahun berjumlah 6 orang sebesar 6,1%, umur 46 tahun berjumlah 10

orang sebesar 10,2%, umur 51 tahun berjumlah 3 orang sebesar 3,1%, dan umur 55 tahun berjumlah 1 orang sebesar 1,0%. Secara rinci dapat dilihat pada tabel 4.3.

**Tabel 4.3**  
**Umur Responden**

No	Umur	Frequency	%
1	19 Tahun	8	8,2
2	20 Tahun	8	8,2
3	21 Tahun	7	7,1
4	22 Tahun	21	21,4
5	23 Tahun	11	11,2
6	26 Tahun	8	8,2
7	28 Tahun	11	11,2
8	30 Tahun	1	1,0
9	32 Tahun	1	1,0
10	33 Tahun	1	1,0
11	37 Tahun	1	1,0
12	43 Tahun	6	6,1
13	46 Tahun	10	10,2
14	51 Tahun	3	3,1
15	55 Tahun	1	1,0
Total		98	100,00

Sumber : Data diolah 2020

#### 4. Deskripsi Variabel

Penelitian ini bertujuan untuk Untuk mengetahui apakah ada pengaruh jam kerja terhadap pendapatan *Driver Grab* dan untuk mengetahui apakah ada pengaruh kebijakan tarif ojek *online* terhadap pendapatan *Driver Grab* di Kecamatan Medan Tembung.

Analisis deskriptif statistik dilakukan untuk mengetahui sebaran nilai dari variabel-variabel penelitian. Hal-hal yang akan dikaji dalam membahas analisis deskriptif adalah nilai rata-rata, nilai maksimum dan nilai minimum dari masing-masing variabel. Berikut adalah hasil output perhitungan deskriptif statistik menggunakan Microsoft Excel 2010 dan Spss 2.0.

### a. Variabel Jam Kerja

Variabel bebas pertama penelitian ini adalah variabel jam kerja. Jam kerja responden adalah waktu yang digunakan oleh responden dalam bekerja selama sehari. Berdasarkan hasil jawaban kuesioner responden, jam kerja responden dapat dilihat pada tabel 4.4.

**Tabel 4.4**  
**Descriptive Statistics Jam Kerja**

<b>Jam Kerja/Hari</b>	<b>Frequency</b>	<b>%</b>
7	8	8,16
8	8	8,16
9	4	4,08
10	8	8,16
11	8	8,16
12	18	18,37
13	8	8,16
14	14	14,29
15	22	22,45
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100,00</b>

*Sumber : Data diolah 2020*

Dari tabel diatas diperoleh keterangan bahwa driver Grab di Kecamatan Medan Tembung yang bekerja selama 7 jam sebanyak 8 responden sebesar 8,16%, dengan lama bekerja selama 8 jam sebanyak 8 responden sebesar 8,16%, dengan lama bekerja selama 9 jam sebanyak 4 responden sebesar 4,08%, dengan lama bekerja selama 10 jam sebanyak 8 reesponden sebesar 8,16%, dengan lama bekerja selama 11 jam sebanyak 8 reesponden sebesar 8,16%, dengan lama bekerja selama 12 jam sebanyak 18 reesponden sebesar 18,7%, dengan lama bekerja selama 13 jam sebanyak 8 reesponden sebesar 8,16%, dengan lama bekerja selama 14 jam sebanyak 14 reesponden sebesar 14, 29%, dan dengan lama bekerja selama 15 jam sebanyak 22 reesponden sebesar 22,45%. Hal ini menunjukkan bahwa driver yang bekerja selama 15 jam lebih dominan.

Jika dilihat dari nilai rata-rata, maka variabel jam kerja mempunyai nilai minimum 7, nilai maximum 15, nilai mean (rata-rata) 11,9388, dan standar deviasi 2,61958, sebagaimana dapat dilihat pada tabel 4.5.

**Tabel 4.5**  
**Rata-rata Jam Kerja Responden**  
**Descriptive Statistics**

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Jam Kerja	98	7,00	15,00	11,9388	2,61958
Kebijakan Tarif	98	100000,00	150000,00	125663,2653	16128,31529
Pendapatan	98	104000,00	168000,00	136775,5102	17862,32031
Valid N (listwise)	98				

Sumber : SPSS 2.0

#### **b. Data Variabel Kebijakan Tarif**

Variabel bebas kedua penelitian ini adalah variabel kebijakan tarif. Kebijakan tarif adalah tarif yang telah ditentukan oleh pihak perusahaan berdasarkan batas bawah dan batas atas yang telah ditentukan oleh pemerintah . Berdasarkan hasil jawaban kuesioner responden, jam kerja responden dapat dilihat pada tabel 4. 6.

**Tabel 4.6**  
**Descriptive Statistics Kebijakan Tarif**

No	Jarak Tempuh/km	Frequency	Tarif PerKilometer	Kebijakan	%
1	40	3	2.500	100.000	3,06
2	42	11	2.500	105.000	11,22
3	43	7	2.500	107.500	7,14
4	44	3	2.500	110.000	3,06
5	45	7	2.500	112.500	7,14
6	47	6	2.500	117.500	6,12
7	48	12	2.500	120.000	12,24
8	50	12	2.500	125.000	12,24
9	56	11	2.500	140.000	11,22
10	58	19	2.500	145.000	19,39
11	60	7	2.500	150.000	7,14
	<b>Total</b>	98			100,00

Sumber : Data diolah 2020

Dari tabel diatas diperoleh keterangan bahwa driver Grab yang menyelesaikan orderan sampai 40 km dengan jumlah uang Rp100.000 sebanyak 3 responden sebesar 11, 22%, 43 km dengan jumlah uang Rp107.500 sebanyak 7 responden sebesar 7,14%, 44 km dengan jumlah uang Rp110.000 sebanyak 3 responden sebesar 3, 06%, 45 km dengan jumlah uang Rp112.500 sebanyak 3 responden sebesar 7,14%, 47 km dengan jumlah uang Rp117.500 sebanyak 3 responden sebesar 6,12%, 48 km dengan jumlah uang Rp120.000 sebanyak 12 responden sebesar 12,24%, 50 km dengan jumlah uang Rp125.000 sebanyak 12 responden sebesar 12, 24%, 56 km dengan jumlah uang Rp140.000 sebanyak 11 responden sebesar 11,22%, 58 km dengan jumlah uang Rp145.000 sebanyak 19 responden sebesar 19, 39%, dan terakhir 60 km dengan jumlah uang Rp150.000 sebanyak 7 responden sebesar 7, 14%. Hal ini menunjukkan driver yang menyelesaikan hingga 58 km lebih dominan dari yang lainnya.

Jika dilihat dari nilai rata-rata, maka variabel kebijakan tarif mempunyai nilai minimum 100.000, nilai maximum 150.000, nilai mean (rata-rata) 125.663,2653, dan standar deviasi 16.128,31529, sebagaimana dapat dilihat pada tabel 4.5.

### **c. Data Variabel Tingka Pendapatan**

Variabel terikat dalam penelitian ini adalah variabel pendapatan. Pendapatan responden adalah uang yang didapatkan oleh responden dalam bekerja selama sehari. Berdasarkan hasil jawaban kuesioner responden, jam kerja responden dapat dilihat pada tabel 4.7.

Dari tabel 4.7 diperoleh keterangan bahwa driver yang memperoleh pendapatan terendah Rp104.000 sebanyak 2 responden sebesar 2, 04% dan pendapatan tertinggi Rp168.000 sebanyak 4 responden sebesar 4,08%.

Jika dilihat dari nilai rata-rata, maka variabel pendapatan mempunyai nilai minimum 104.000, nilai maximum 168.000, nilai mean (rata-rata) 136.775,5102, dan standar deviasi 17.862,32031, sebagaimana dapat dilihat pada tabel 4.5.

**Tabel 4.7.**  
**Descriptive Statistics Pendapatan**

No	Pendapatan	Frequency	%
1	104000	2	2,04
2	108000	2	2,04
3	110000	4	4,08
4	112000	1	1,02
6	114000	4	4,08
7	118000	4	4,08
8	120000	12	12,24
9	122000	1	1,02
10	124000	4	4,08
11	126000	1	1,02
12	128000	1	1,02
13	130000	1	1,02
14	132000	4	4,08
15	134000	2	2,04
16	136000	7	7,14
17	138000	2	2,04
18	140000	4	4,08
19	142000	1	1,02
20	144000	6	6,12
21	148000	11	11,22
22	152000	7	7,14
23	156000	2	2,04
24	160000	3	3,06
25	164000	8	8,16
26	168000	4	4,08
	<b>Total</b>	98	100,00

*Sumber : Data diolah 2020*

## 5. Uji Asumsi Klasik

### a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah populasi data berdistribusi normal atau tidak. Cara yang digunakan untuk mengetahui normal atau tidaknya data adalah jika nilai signifikansi  $> 0.05$  maka data berdistribusi normal dan jika nilai signifikansi  $< 0.05$ , maka data tidak berdistribusi normal.

Berdasarkan perhitungan data yang dilakukan dengan *one sample kolmogorov smirnov test* maka di dapat data sebagai berikut:

**Tabel 4.8**  
**Hasil Uji Normalitas**  
**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

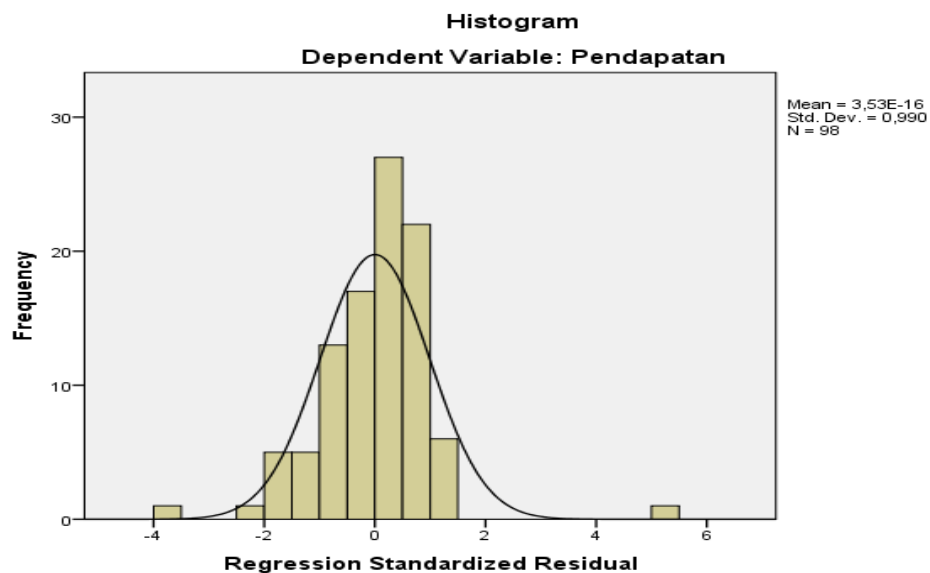
		Unstandardized Residual
N		98
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0E-7
	Std. Deviation	4809,52090491
Most Extreme Differences	Absolute	,107
	Positive	,097
	Negative	-,107
Kolmogorov-Smirnov Z		1,055
Asymp. Sig. (2-tailed)		,215

a. Test distribution is Normal.

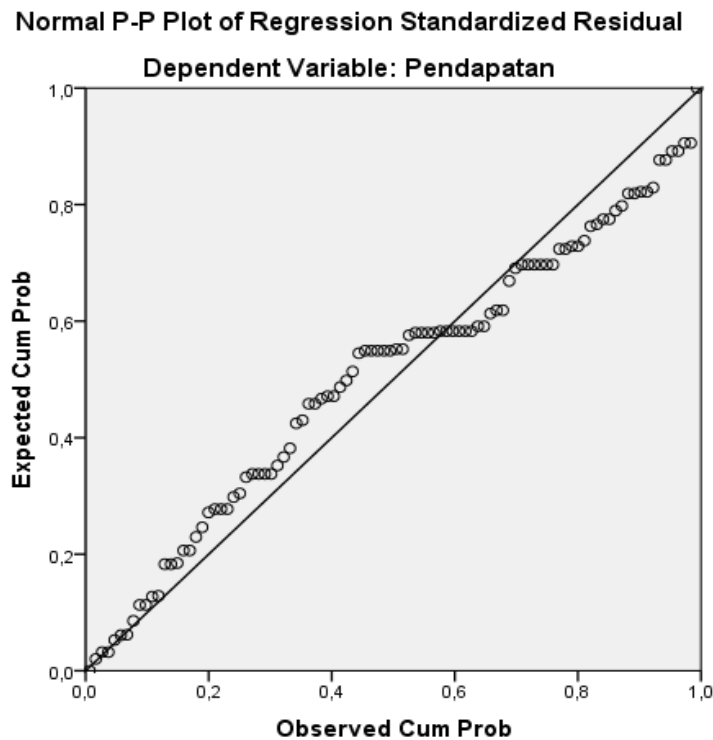
b. Calculated from data.

*Sumber : SPSS 2.0*

Berdasarkan data di atas diketahui bahwa nilai signifikansi sebesar  $0,215 > 0,05$ , jadi dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal. Dan uji normalitas dapat dijelaskan pada gambar 4. 2 sebagai berikut:



**Gambar 4. 2 Grafik Histogram**



**Gambar 4.3 Grafik P-P Plot**

Dilihat dari grafik Histogram dan grafik PP Plot di atas maka dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal karena data memiliki pola seperti lonceng pada diagram histogram dan pada grafik PP Plots titik-titik yang menyebar disekitar garis diagonal.

#### **b. Uji Multikolineritas**

Uji multikolineritas artinya variabel independen yang satu dengan yang lain dalam model regresi berganda tidak saling berhubungan secara sempurna. Uji multikolineritas digunakan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas. Untuk uji multikolineritas, peneliti menggunakan bantuan program *SPSS 20*, yaitu sebagai berikut:



**Tabel 4. 9**  
**Hasil Uji Multikolineritas**

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	4007,435	3991,932		1,004	,318		
Jam	3502,787	201,276	,514	17,403	,000	,876	1,142
Kebijakan Tarif	,724	,033	,653	22,139	,000	,876	1,142

a. Dependent Variable: Pendapatan

Sumber : SPSS 2.0

Dari tabel di atas dijelaskan, sebagai berikut:

- a. Variabel X<sub>1</sub> (Jam) 0,876 (nilai tolerance) > 0,10 dan 1,142 (nilai VIF) < 10,00.
- b. Variabel X<sub>2</sub> (Kebijakan) 0,876 (nilai tolerance) > 0,10 dan 1,142 (nilai VIF) < 10,00.

Sehingga dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolineritas.

### c. Uji Autokorelasi

Suatu bentuk korelasi antara anggota serangkaian observasi yang diurutkan menurut waktu atau ruang. Masalah autokorelasi biasanya muncul dalam data time series meskipun tidak menutup kemungkinan juga pada data cross section. Pengujian disini dapat dilakukan dengan uji *Durbin Wastn* digunakan untuk mengidentifikasi masalah autokorelasi, yaitu sebagaimana dapat dilihat pada table 4.10.

Berdasarkan table 4.10 diketahui bahwa nilai *Durbin Watson* sebesar dL (1,6296) < 1,856 < 4-dU (2,2872), maka tidak terdapat gejala autokorelasi.

**Tabel 4. 10**  
**Hasil Uji Autokorelasi**  
**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,963 <sup>a</sup>	,928	,926	4859,88375	1,856

a. Predictors: (Constant), Kebijakan, Jam

b. Dependent Variable: Pendapatan

*Sumber : SPSS 2.0*

#### d. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual suatu pengamatan kepengamatan yang lain. Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas. Untuk mendeteksinya dilihat dari titik-titik yang menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y pada grafif Scatterplot. Untuk Uji heteroskedastisitas peneliti menggunakan bantuan program *SPSS 20*, yaitu:

**Tabel 4. 11**  
**Hasil Uji Heteroskedastisitas**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

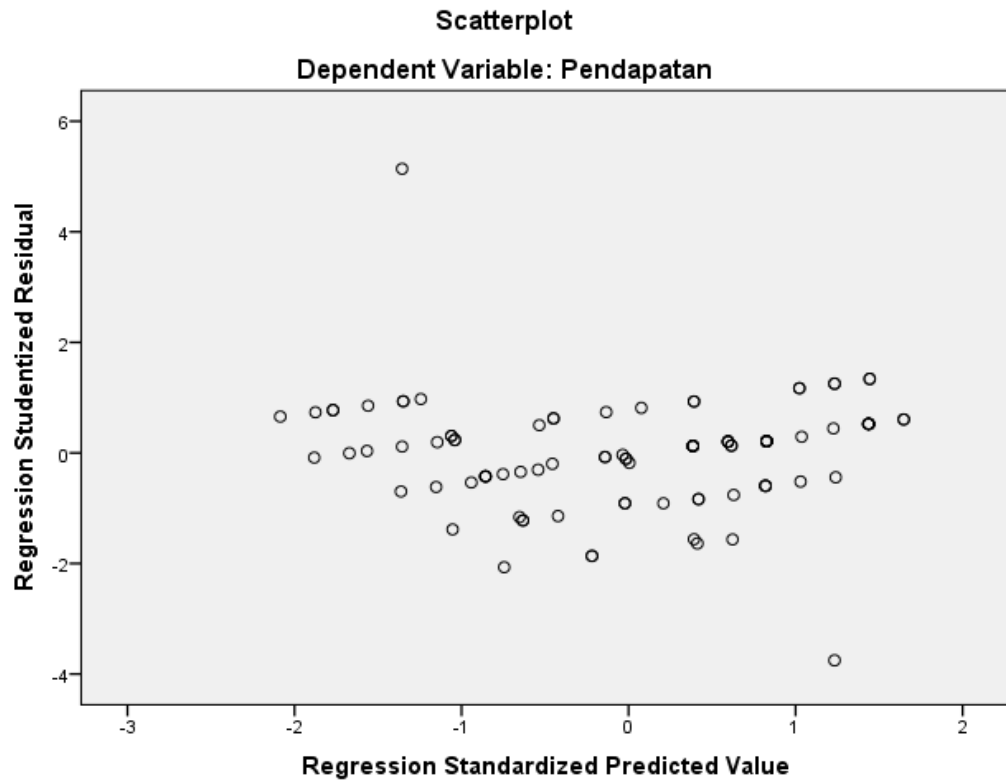
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	4007,435	3991,932		1,004	,318
1 Jam	3502,787	201,276	,514	17,403	,157
Kebijakan	,724	,033	,653	22,139	,208

a. Dependent Variable: Pendapatan

*Sumber : SPSS 2.0*

Dari tabel di atas dijelaskan, sebagai berikut:

- a. Variabel  $X_1$  (Jam) Sig. = 0,649 sehingga  $0,157 > 0,05$  maka tidak terjadi heteroskedastisitas.
- b. Variabel  $X_2$  (Kebijakan) Sig. = 0,482 sehingga  $0,208 > 0,05$  maka tidak terjadi heteroskedastisitas.
- c. Penjelasan uji heteroskedastisitas juga dapat dilihat dari grafik, yaitu sebagai berikut:



**Gambar 4. 4 Uji Heteroskedastisitas**

Dari grafik di atas menunjukkan bahwa titik-titik pada data residual tidak membentuk pola tertentu dan menyebar di bawah dan atas angka 0 pada sumbu Y pada, dengan demikian model tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

Pengujian Signifikansi Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online terhadap Pendapatan *Driver Grab Bike*.

## 6. Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis penelitian dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linear berganda, karena terdiri dari satu variabel dependen dan dua variabel independen. Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel dependen dengan variabel independen, apakah variabel independen berhubungan positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel dependen apakah mengalami kenaikan atau penurunan. Untuk mengetahui hasil pengujian data

dengan menggunakan regresi linear berganda, peneliti menggunakan bantuan SPSS 20.

#### a. Uji F

Uji F digunakan untuk menguji secara bersama-sama signifikan variabel jam kerja dan kebijakan tarif, terhadap pendapatan driver Grab. Pengujian ini menggunakan alat uji statistik metode Fishier (uji F) dapat dilihat pada tabel 4. 12 sebagai berikut:

**Tabel 4. 12**  
**Uji F Simultan**  
**ANOVA<sup>a</sup>**

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	2870530656 5,022	2	1435265328 2,511	607,688	,000 <sup>b</sup>
Residual	2243754659, 468	95	23618470,10 0		
Total	3094906122 4,490	97			

a. Dependent Variable: Pendapatan

b. Predictors: (Constant), Kebijakan Tarif, Jam Kerja

Sumber : SPSS 2.0

Berdasarkan tabel di atas nilai signifikansi sebesar  $0,000 < 0,05$  serta dari uji F,  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $2 ; 98-2 = 2 ; 98$ ) yaitu  $607,688 > 3,09$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel  $X_1$  (Jam) dan  $X_2$  (Kebijakan) berpengaruh terhadap variabel Y (Pendapatan) atau dalam Hipotesis yaitu  $H_{a3}$  diterima,  $H_0$  ditolak. Dan diperoleh persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \mu$$

$$Y = 4.007,435 + 3.502,787X_1 + 0,724X_2$$

Dari hasil perhitungan diperoleh  $b_1 = 3.502,787$  dan  $b_2 = 0,724$ , maka:

- 1) Jika nilai variabel  $X_1$  bertambah satu, maka nilai Y bertambah 3.502,787.

- 2) Jika nilai variabel  $X_2$  bertambah satu, maka nilai  $Y$  bertambah 0,724.

### b. Uji t

Berdasarkan uji t melalui analisis regresi, diperoleh hasil variabel bebas yaitu jam kerja ( $X_1$ ), kebijakan tarif ( $X_2$ ) terhadap variabel pendapatan ( $Y$ ). Kriteria pengujian yang digunakan adalah dengan membandingkan  $t_{hitung}$  dengan  $t_{tabel}$  berdasarkan signifikan. Apabila  $T_{tabel} > T_{hitung}$ , maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Apabila  $T_{tabel} < T_{hitung}$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima.

**Tabel 4. 13**  
**Uji t Parsial**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	4007,435	3991,932		1,004	,318
1 Jam Kerja	3502,787	201,276	,514	17,403	,000
Kebijakan Tarif	,724	,033	,653	22,139	,000

a. Dependent Variable: Pendapatan  
Sumber : SPSS 2.0

- 1) Nilai  $t_{tabel} < t_{hitung}$  ( $0,05/2$  ;  $98-2-1 = 0,025$  ; 95) yaitu 17,403 < 1,985, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel  $X_1$  (Jam Kerja) berpengaruh terhadap variabel  $Y$  (Pendapatan).
- 2) Nilai  $t_{tabel} > t_{hitung}$  ( $0,05/2$  ;  $98-2-1 = 0,025$  ; 95) yaitu 22,139 > 1,985, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel  $X_2$  (Kebijakan Tarif) berpengaruh terhadap variabel  $Y$  (Pendapatan).

### c. Koefisien Determinasi ( $R$ Square)

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) merujuk kepada kemampuan dari variabel independen ( $X$ ) dalam menerangkan variabel devenden ( $Y$ ). Nilai  $R$  koefisien determinasi berkisar diantara nol sampai dengan satu. Komponen-komponen yang terkait dengan koefisien determinasi dapat dilihat pada tabel 4.14.

**Tabel 4. 14**  
**Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)**  
**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,663 <sup>a</sup>	,628	,626	4859,88375

a. Predictors: (Constant), Kebijakan Tarif, Jam Kerja

Sumber : SPSS 2.0

Dari tabel di atas menjelaskan bahwa r hitung (0,663) > r tabel (signifikan 1% adalah 0,232), sehingga 0,663 > 0,232 mengandung arti regresi antara variabel X<sub>1</sub> dan X<sub>2</sub> terhadap Y sangat kuat. Dan berdasarkan tabel tersebut diperoleh nilai koefisien determinasi (*R Square*) sebesar 0,628. Hal ini menunjukkan bahwa pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen adalah sebesar 62,8%. Sedangkan sisanya 37,2% (100%-62,8%) dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini yaitu jumlah penumpang, pesaing baru, dan sistem point/bonus.

## 7. Uji Model Regresi Linear Berganda

Persamaan regresi linear berganda penelitian ini sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \mu$$

Berdasarkan table 4. 13 diperoleh hasil persamaan sebagai berikut:

$$Y = 4.007,435 + 3.502,787X_1 + 0,724X_2 + \mu$$

Dari hasil perhitungan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a) Konstanta bernilai 4.007,435. Artinya, jika variable bebas, yaitu jam kerja dan kebijakan tarif konstan atau bernilai nol, maka pendapatan *Grab* sebesar Rp. 4. 007, 435
- b) Koefisien regresi (b<sub>1</sub>) untuk variabel jam kerja adalah 3.502,782. Hal ini berarti jika jam kerja bertambah 1 jam, maka pendapatan driver *Grab* akan meningkat sebesar Rp. 3.502,782 sedangkan variabel kebijakan tarif dianggap tetap (*ceteris paribus*).

- c) Koefisien regresi ( $b_2$ ) untuk variabel kebijakan tarif adalah 0,724. Hal ini berarti jika kebijakan tarif bertambah 1 unit, maka pendapatan driver *Grab* akan meningkat sebesar Rp. 0,724 sedangkan variabel jam kerja dianggap tetap (*ceteris paribus*).

## B. Pembahasan

Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online terhadap Pendapatan Driver Grab Bike di Kecamatan Medan Tembung menggunakan regresi linear berganda dengan melakukan beberapa uji terdahulu sebelum data diolah ke dalam regresi linear berganda. Data-data dari variabel  $X_1$  (Jam),  $X_2$  (Kebijakan), dan  $Y$  (Pendapatan) dilakukan pengujian. Adapun pengujian yang dilakukan adalah uji normalitas, uji multikolinieritas, uji autokorelasi, dan uji heteroskedastisitas. Setelah pengujian dilakukan dan tidak ada permasalahan yang ada pada data, selanjutnya dilakukan Pengujian Signifikansi Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online terhadap Pendapatan *Driver Grab Bike*. Pengujian ini dilakukan untuk melihat ada atau tidaknya pengaruh dari variabel  $X_1$  (Jam Kerja) terhadap  $Y$  (Pendapatan), melihat ada atau tidaknya pengaruh dari variabel  $X_2$  (Kebijakan Tarif) terhadap  $Y$  (Pendapatan), dan melihat ada atau tidaknya pengaruh dari variabel  $X_1$  (Jam Kerja) dan  $X_2$  (Kebijakan Tarif) secara bersama-sama terhadap  $Y$  (Pendapatan). Pengujian ini menggunakan regresi linear berganda dengan melakukan uji F, uji t, dan  $R^2$  (*Model Summary*). Dari  $R^2$  (*Model Summary*) dapat diketahui berapa persen pengaruh dari variabel  $X_1$  (Jam Kerja) dan  $X_2$  (Kebijakan Tarif) terhadap  $Y$  (Pendapatan).

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis, diperoleh bahwa variabel jam kerja ( $X_1$ ) memiliki nilai  $t_{tabel} < t_{hitung}$  ( $0,05/2 ; 98-2-1 = 0,025 ; 95$ ) yaitu  $17,403 < 1,985$ . Hal ini menunjukkan bahwa variabel jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan dengan kata lain, hipotesis ( $H_{a1}$ ) diterima. Sedangkan variabel kebijakan tarif ( $X_2$ ) memiliki nilai  $t_{tabel} > t_{hitung}$  ( $0,05/2 ; 98-2-1 = 0,025 ; 95$ ) yaitu  $22,139 > 1,985$ . Hal ini juga menunjukkan bahwa variabel kebijakan tarif berpengaruh terhadap pendapatan dengan kata lain, hipotesis ( $H_{a2}$ ) diterima.

Untuk pengaruh jam kerja dan kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver Grab* menjelaskan bahwa jam kerja dan kebijakan tarif berpengaruh secara serempak terhadap pendapatan. Hal ini dibuktikan dengan hasil statistik F hitung sebesar 607,688 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 ( $0,000 < 0,05$ ), serta dari uji F,  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $2 ; 98-2 = 2 ; 98$ ) yaitu  $607,688 > 3,09$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel  $X_1$  (Jam) dan  $X_2$  (Kebijakan) berpengaruh terhadap variabel Y (Pendapatan) atau dalam Hipotesis yaitu  $H_{a3}$  diterima.

Jam kerja dan tingkat pendapatan memiliki hubungan positif, yaitu semakin tinggi jam kerja yang dilakukan *driver Grab Bike* semakin besar peluang memperoleh pendapatan. Kebijakan tarif dan tingkat pendapatan juga memiliki hubungan positif, yaitu semakin rendah tarif yang ditawarkan semakin besar peluang memperoleh pendapatan. Dari penelitian ini dapat dilihat sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan Samsul Ma'arif berjudul "*Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang pasar bandarjo ungaran Kabupaten Semarang*" dengan metode penelitian kuantitatif yang menggunakan analisis regresi linier berganda yang didapatkan besarnya pengaruh modal pedagang terhadap pendapatan pedagang pasar Bandarjo yaitu sebesar 15,2%, artinya besarnya pengaruh variabel Modal terhadap pendapatan pedagang Pasar Bandarjo yaitu sebesar 15,2%.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara jam kerja (X1) dan kebijakan tarif (X2) ojek online terhadap pendapatan driver grab (Y) di Kecamatan Medan Tembung. Berdasarkan analisis data maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil uji t dapat diketahui bahwa jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan *driver grab bike* di Kecamatan Medan Tembung.
2. Berdasarkan hasil uji t dapat diketahui bahwa kebijakan tarif ojek online berpengaruh terhadap pendapatan *driver grab bike* di Kecamatan Medan Tembung.
3. Berdasarkan hasil uji F dapat diketahui jam kerja dan kebijakan tarif ojek online berpengaruh secara bersama-sama atau simultan terhadap pendapatan *driver grab bike* di Kecamatan Medan Tembung.

#### **B. Saran**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, penulis mengemukakan beberapa saran berikut ini.

1. Bagi akademisi dan peneliti selanjutnya diharapkan mampu meneliti dengan menambah variabel bebas lainnya dan tahun penelitian sehingga mampu memberikan hasil penelitian yang lebih baik lagi.
2. Bagi perusahaan seharusnya lebih memperbanyak promo ojek *online* agar menambah jumlah konsumen.
3. Bagi pemerintah seharusnya kebijakan kenaikan tarif ojek *online* seharusnya tidak terlalu tinggi agar konsumen tidak berkurang.
4. Bagi publik, terutama untuk perusahaan *Grab* Dalam mendapatkan poin seharusnya dipermudah untuk *driver ojek online* mencapai target agar tidak menambah jam kerja yang lebih lama.

5. Diharapkan kepada peneliti selanjutnya agar menyempurnakan penelitian ini karena ruang lingkup yang diteliti dalam penelitian ini masih terbatas dikarenakan keterbatasan data dan waktu yang digunakan dalam penelitian ini.

### Dafar Pustaka

- Abdullah, Thamrin dan Francis Tantri. *Manajemen Pemasaran*, Ed.1, Cet.6, Depok: Rajawali Pers,2007
- Andriansyah. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, Cet 1, 2015
- Amrullah dan Imam Hardjanto. *Pengantar Bisnis*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2005
- Chia and Rachel Genevieve. *Business Insider Singapore*, <https://www.businessinsider.sg/grab-seas-first-decacorn-has-mopped-up25-of-investments-in-theregions-internet-economy-since-2015-google-report/>. Diakses pada tanggal 26 februari 2019.
- Dewi, Nuraini. *HUT Kota Semarang, Grab Pecahkan Rekor MURI Hias 30 Zebra Cross*, <https://bisnis.tempo.co/read/1084379/hut-kota-semarang-grab-pecahkan-rekor-muri-hias-30-zebra-cr0ss/full?view=ok>. Diakses pada tanggal 02 Mey 2018.
- Efendi, Usman Efendi. *Psikologi Konsumen*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2016
- Fajariah. *Analisis Permintaan Jasa Ojek Online di Kota Makassar, Skripsi* pada Universitas Hasanuddin Makassar: Fakultas Ekonomi dan Bisnis, 2017
- Ghozali, Imam. *Aplikasi Multivariate dengan Program IBM SPSS 19*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2015
- Hamdani, Trio. *Daftar Tarif Baru Ojol* , detikFinance. Diakses pada tanggal 02 September 2019.
- Harahap, Isnaini, Dkk. *Hadis-hadis Ekonomi*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Hendriksen. *Teori Akuntansi, terj. Marianus Sinaga*. Jakarta: Erlangga, 1982
- Ling, Anthony Tan Tan Hooi. *Grab merger dengan Uber di Asia Tenggara*. Wikipedia online, 2018
- Marbun, Bn. *Kamus Manajemen*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003
- Miro, Fidel. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga, 2012
- Muhammad. *Metodologi penelitian Ekonomi islam Pendekatan Kuantitatif*. Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2008

- Muhammad, Abdul Kadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998
- Nasution, Muhammad Nur. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia. Cet. 2, 2008
- Pusposari, Anis. *Pengaruh Kualitas Layanan, Kepercayaan, dan Harga Terhadap Keputusan Pembelian Online Produk Busana Melalui Media Sosial Instagram di Kalangan Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Surakarta*, Skripsi. Surakarta: Perpustakaan IAIN Surakarta, t.d, 2013
- Putri, Maya. *Tarif Ojek Online Naik Sudah Diberlakukan per 1 Mei 2019*, siaran pers. Diakses pada tanggal 2 mei 2019
- Rahmani, Nur Ahmadi Bi. *Metodologi Penelitian Ekonomi*. Medan: FEBI UIN-SU Press. 2016
- R, Soemarso S. *Akuntansi Suatu Pengantar Edisi Lima*. Jakarta: Salemba Empat, 2009
- Soekartawa. *Faktor- faktor Produk..* Jakarta: Salemba Empat. 2012
- Sunyoto, Danang. *Praktik Riset Perilaku Konsumen (Teori, Kuisisioner, Alat, dan Analisis Data)* Cet.1. Yogyakarta: CAPS, 2014
- Sukirno, Sadono. *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2006
- Suryadi. *Tukang Ojek Studi tentang Perilaku Berlalu Lintas di Wilayah Perumnas Antang Makassar*”, Makasar: Universitas Hasanuddin Makassar Jurusan Antropologi. 2012
- Suryani Tatik. *Perilaku Konsumen: Implikasi pada Straegis Pemasaran*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Suryana, Agus. *Strategi Pemasaran untuk Pemula: Segmentasi Pasar, Riset Pasar, Branding, Strategi Produk Baru, Penetapan Harga (Pricing)*, Jakarta: Edsa Mahkota, 2007
- Tarigan, Akmal Azhari, *Tafsir Ayat-Ayat Ekonomi*,(Medan :Febi UIN-SU Press 2016).
- Trianto, Budi. *Riset Modeling*. Pekanbaru, 2016

Wibisono, Dermawan. *Riset Bisnis, Panduan Bagi Praktisi dan Akademisi*,  
Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003

Wijaya, Andika. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar  
Grafika. Cet. 1, 2006

## **Lampiran 1**

### **KUESIONER PENELITIAN**

Kepada Yth: Saudara Respoden di tempat

Dengan hormat, Saya adalah mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Sumatera Utara. Saat ini saya sedang mengadakan penelitian akhir (Skripsi) yang berjudul “Pengaruh Jam Kerja dan Kebijakan Tarif Ojek Online Terhadap Pendapatan Driver Grab di Kecamatan Medan Tembung ”. Sehubungan dengan hal tersebut, saya mohon kesediaan Saudara untuk meluangkan waktu guna mengisi kuesioner yang saya lampirkan. Pengisian kuesioner ini bertujuan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan. Tidak ada jawaban yang salah, semua jawaban adalah benar jika sesuai petunjuk pengisian dan keadaan Saudara. Oleh karena itu, saya berharap seluruh pertanyaan dijawab dengan sejujur-jujurnya.

Atas kesediaan dan waktu yang telah diluangkan, saya ucapkan terima kasih.

Hormat Saya,

**Arifin**

**NIM. 51153137**

## **Petunjuk pengisian Angket Penelitian**

- a. Jawablah pertanyaan dibawah ini pada tempat yang telah disediakan dan pilih jawaban pada pertanyaan dengan jawaban yang telah tersedia dengan menyilang (x) salah satu jawaban yang sesuai dengan keadaan anda sebenarnya.
- b. Kerahasiaan data akan kami jaga, karena semua data ini akan kami gunakan untuk penyusunan tugas akhir skripsi, bukan untuk tujuan lain.

### **A. Identitas Responden**

1. Nama : .....
2. Alamat : .....
3. Umur : .....
4. Lama bekerja sebagai driver ojek online: ..... Tahun
5. Jumlah tanggungan keluarga: ..... Orang
6. Pendidikan terakhir:
  - a. Tidak tamat SD
  - b. Tamat SD
  - c. Tidak tamat SMP
  - d. Tamat SMP
  - e. Tidak tamat SMA
  - f. Tamat SMA
  - g. Diploma
  - h. Sarjana

### **B. Pertanyaan Variabel Penelitian**

1. Berapa jam rata-rata jumlah jam kerja dari seluruh order setiap hari?  
..... Jam
2. Berapa Km rata-rata jarak tempuh dalam sehari dalam mengambil order?  
..... Km.
3. Berapa tarif dari perusahaan pada saat ini per kilometernya?  
Rp .....
4. Berapa rata-rata jumlah poin yang diperoleh dalam sehari?  
..... poin.
5. Berapa rata-rata bonus transaksi poin yang diperoleh dalam sehari:  
..... poin.
6. Berapa rata-rata pengurangan pendapatan 20% tiap order oleh pihak Grab dalam sehari?  
Rp .....

7. Mengenai kenaikan tarif yang dilakukan kemenhub, apakah berindikasi terhadap menurunnya/meningkatnya pendapatan setiap harinya?

Rp .....

8. Berapa rata-rata pendapatan sebelum kenaikan tarif?

Rp .....

9. Berapa rata-rata pendapatan setelah kenaikan tarif?

Rp .....

10. Berapa rata-rata pendapatan perhari di hari biasa?

Rp .....

11. Berapa rata-rata pendapatan perhari di hari weekend?

Rp .....



## Lampiran 2

**Data Karakteristik Responden Tingkat Pendidikan, Jumlah tanggungan, dan Umur.**

No	Pendidikan	Frequency	%
1	SARJANA	9	9,2%
2	SMA	54	55,1%
3	SMP	23	23,5%
4	SD	12	12,2%
Total		98	100%

No	Jumlah Tanggungan	Frequency	%
1	0 (Nol)	26	26,5
2	1 (Satu)	26	26,5
3	2 (Dua)	26	26,5
4	3 (Tiga)	16	16,3
5	4 (Empat)	4	4,1
Total		98	100,00

No	Umur	Frequency	%
1	19 Tahun	8	8,2
2	20 Tahun	8	8,2
3	21 Tahun	7	7,1
4	22 Tahun	21	21,4
5	23 Tahun	11	11,2
6	26 Tahun	8	8,2
7	28 Tahun	11	11,2
8	30 Tahun	1	1,0
9	32 Tahun	1	1,0
10	33 Tahun	1	1,0
11	37 Tahun	1	1,0
12	43 Tahun	6	6,1
13	46 Tahun	10	10,2
14	51 Tahun	3	3,1
15	55 Tahun	1	1,0
Total		98	100,00

### Lampiran 3

#### Data Variabel Jam Kerja, Kebijakan Tarif, dan tingkat Pendapatan

Jam Kerja/Hari	Frequency	%
7	8	8,16
8	8	8,16
9	4	4,08
10	8	8,16
11	8	8,16
12	18	18,37
13	8	8,16
14	14	14,29
15	22	22,45
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100,00</b>

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Jam Kerja	98	7,00	15,00	11,9388	2,61958
Kebijakan Tarif	98	100000,00	150000,00	125663,2653	16128,31529
Pendapatan	98	104000,00	168000,00	136775,5102	17862,32031
Valid N (listwise)	98				

No	Jarak Tempuh/km	Frequency	Tarif PerKilometer	Kebijakan	%
1	40	3	2.500	100.000	3,06
2	42	11	2.500	105.000	11,22
3	43	7	2.500	107.500	7,14
4	44	3	2.500	110.000	3,06
5	45	7	2.500	112.500	7,14
6	47	6	2.500	117.500	6,12
7	48	12	2.500	120.000	12,24
8	50	12	2.500	125.000	12,24
9	56	11	2.500	140.000	11,22
10	58	19	2.500	145.000	19,39
11	60	7	2.500	150.000	7,14
	<b>Total</b>	98			100,00

<b>No</b>	<b>Pendapatan</b>	<b>Frequency</b>	<b>%</b>
1	104000	2	2,04
2	108000	2	2,04
3	110000	4	4,08
4	112000	1	1,02
6	114000	4	4,08
7	118000	4	4,08
8	120000	12	12,24
9	122000	1	1,02
10	124000	4	4,08
11	126000	1	1,02
12	128000	1	1,02
13	130000	1	1,02
14	132000	4	4,08
15	134000	2	2,04
16	136000	7	7,14
17	138000	2	2,04
18	140000	4	4,08
19	142000	1	1,02
20	144000	6	6,12
21	148000	11	11,22
22	152000	7	7,14
23	156000	2	2,04
24	160000	3	3,06
25	164000	8	8,16
26	168000	4	4,08
	<b>Total</b>	98	100,00

## Lampiran 4

### Hasil Olah SPSS

#### Descriptive Statistics

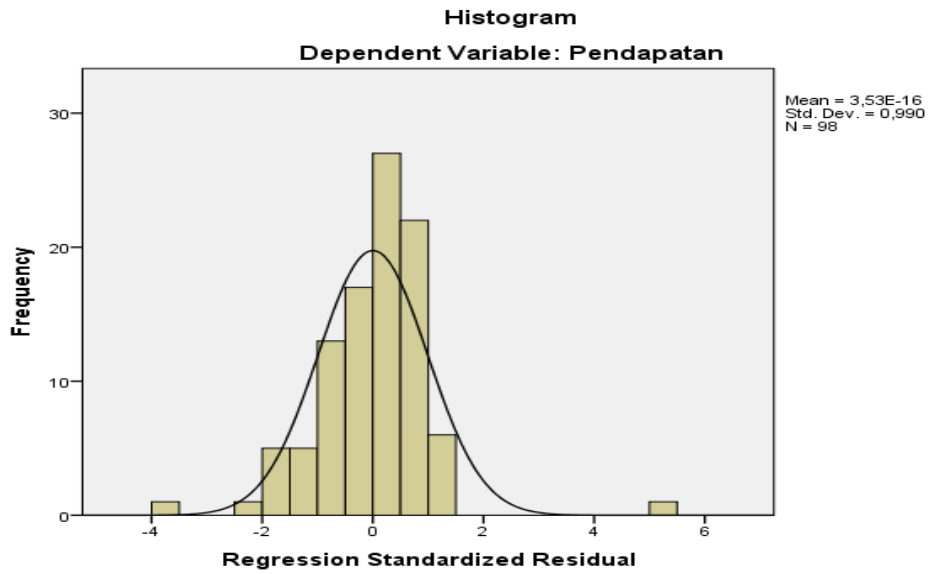
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Jam	98	7,00	15,00	11,9388	2,61958
Kebijakan	98	100000,00	150000,00	125663,2653	16128,31529
Pendapatan	98	104000,00	168000,00	136775,5102	17862,32031
Valid N (listwise)	98				

#### One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

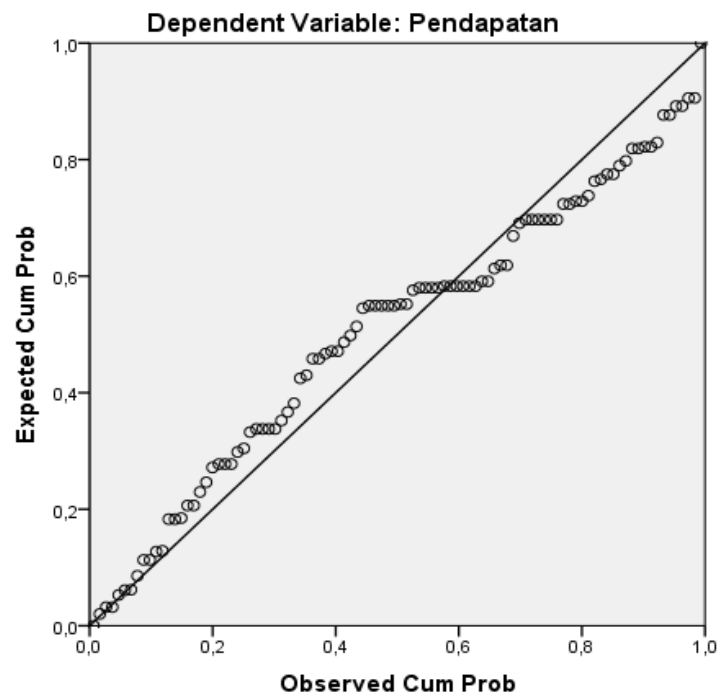
		Unstandardized Residual
N		98
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0E-7
	Std. Deviation	4809,52090491
	Absolute	,107
Most Extreme Differences	Positive	,097
	Negative	-,107
Kolmogorov-Smirnov Z		1,055
Asymp. Sig. (2-tailed)		,215

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.



**Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual**



**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	4007,435	3991,932		1,004	,318		
	Jam	3502,787	201,276	,514	17,403	,000	,876	1,142

Kebijakan	,724	,033	,653	22,139	,000	,876	1,142
-----------	------	------	------	--------	------	------	-------

a. Dependent Variable: Pendapatan

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,963 <sup>a</sup>	,928	,926	4859,88375	1,856

a. Predictors: (Constant), Kebijakan, Jam

b. Dependent Variable: Pendapatan

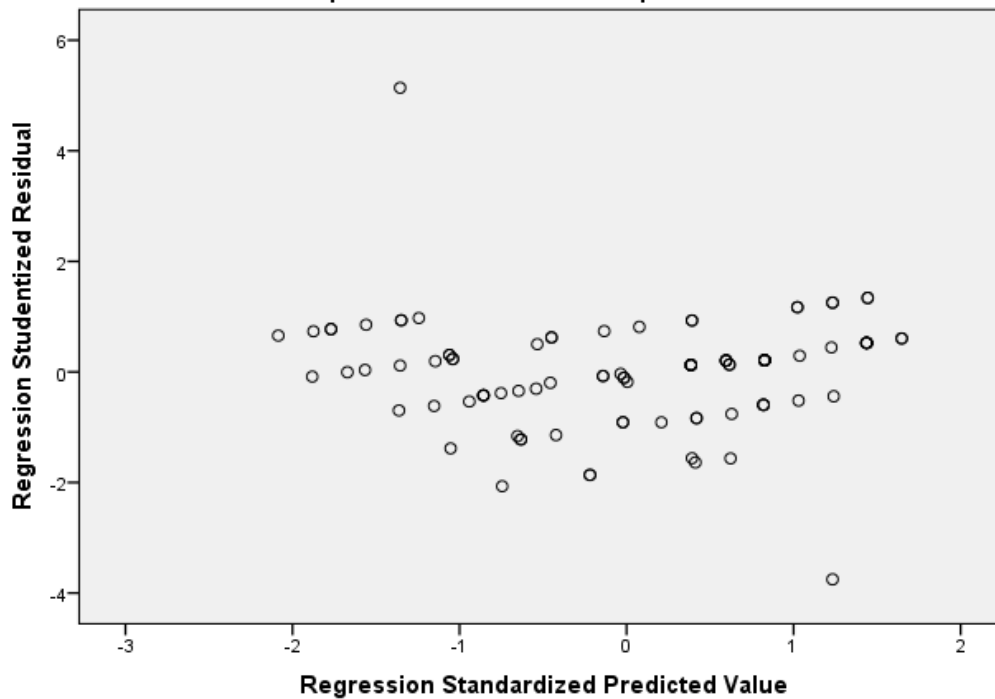
### Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4007,435	3991,932		1,004	,318
	Jam	3502,787	201,276	,514	17,403	,157
	Kebijakan	,724	,033	,653	22,139	,208

a. Dependent Variable: Pendapatan

### Scatterplot

Dependent Variable: Pendapatan



**ANOVA<sup>a</sup>**

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	2870530656 5,022	2	1435265328 2,511	607,688	,000 <sup>b</sup>
1 Residual	2243754659, 468	95	23618470,10 0		
Total	3094906122 4,490	97			

a. Dependent Variable: Pendapatan

b. Predictors: (Constant), Kebijakan, Jam

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	4007,435	3991,932		1,004	,318
1 Jam	3502,787	201,276	,514	17,403	,000
Kebijakan	,724	,033	,653	22,139	,000

a. Dependent Variable: Pendapatan

**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,663 <sup>a</sup>	,628	,626	4859,88375

a. Predictors: (Constant), Kebijakan, Jam

## **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

### **I. IDENTITAS PRIBADI**

1. Nama : Arifin
2. Nim : 51153137
3. Tempat/Tgl Lahir : Aceh, 4 September 1997
4. Pekerjaan : Mahasiswa
5. Alamat : Desa Melati 2, Kecamatan Perbaungan
6. Nama Orang tua  
Ayah : Suroso Lamidi  
Ibu : Ponimi

### **II. RIWAYAT PENDIDIKAN**

1. Tamatan SDN 101941 Melati 2 Tahun 2009
2. Tamatan SMP Negeri 1 Pegajahan Berijazah tahun 2012
3. Tamatan SMA Negeri 1 Perbaungan Berijazah tahun 2015