

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Salah satu persoalan yang cukup problematis pada kesejahteraan masyarakat di Indonesia sampai sekarang ini yaitu berkenaan dengan mobilitas masyarakat. Berkenaan dengan permasalahan yang paling sering ditemukan di seluruh daerah baik kota-kota besar, kota-kota kecil hingga ke daerah pedesaan, yaitu mengenai transportasi publik. Adalah angkutan umum sebagai salah satu bentuk hak sosial masyarakat, juga merupakan bentuk pelayanan serta fasilitas negara yang bagi sebagian besar masyarakat telah menjadi kebutuhan dalam kegiatan sehari-hari, sekaligus untuk mendorong mobilitas masyarakat bagi pemerintah.

Dalam buku *Kebijakan Transportasi* (2002) yang ditulis oleh Zaini Noer dan Usman Melayu, keterbatasan karena ketersediaan transportasi dapat menyebabkan tersendatnya mobilitas sosial masyarakat untuk memenuhi hak sosial masyarakat dalam bentuk mobilisasi masyarakat yang dinamis.<sup>1</sup> Atas dasar itulah, keberadaan dan ketersediaan pelayanan jasa angkutan umum yang harus memadai menjadi persoalan penting yang perlu diberi perhatian oleh pemerintah.

Rahardjo Adisasmita di dalam buku *Manajemen Pembangunan Transportasi* (2014) bahkan menyebut bahwa terdapat tiga hal yang membuat suatu bangsa itu besar dan makmur, yaitu:

---

<sup>1</sup> Zaini Noer dan Usman Melayu. *Kebijakan Transportasi*. (Jakarta: Simposium III FSTPT, 2002). hlm. 5.

1. Tersedianya tanah yang subur
2. Sumber daya manusia yang berketerampilan, dan
3. Mudah nya transportasi manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat-tempat lainnya.<sup>2</sup>

Jadi, jasa transportasi yang cepat, murah dan aman adalah sangat penting dan diutamakan dalam kehidupan modern, dan usaha penyempurnaan tersebut akan mempengaruhi perkembangan standar kehidupan masyarakat. Kebutuhan dan tuntutan masyarakat terhadap angkutan umum baik di kota besar ataupun kota kecil inilah pada akhirnya menjadi salah satu dari beberapa faktor munculnya kendaraan-kendaraan angkutan umum informal yang bersifat alternatif.

Salah satu transportasi umum bersifat informal yang sudah akrab di telinga masyarakat Indonesia adalah ojek. Ojek adalah sarana transportasi darat ilegal dengan menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya. Sesampainya di tempat yang dikehendaki oleh si penumpang, lalu si pengemudi menarik bayaran dengan kesepakatan yang sudah disetujui sebelumnya.

Mengapa disebut ilegal? Karena kendaraan ojek yang beroda dua itu tidak terdaftar dalam peraturan mengenai transportasi umum. Dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 pasal 140 yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan sebagai berikut: "*Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:*

- a) *Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek; dan*
- b) *Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek."*

---

<sup>2</sup> Rahardjo Adisasmita. *Manajemen Pembangunan Transportasi*. (Jakarta: Graha Ilmu, 2014). hlm. 5.

Untuk poin kedua, penjelasannya diturunkan lagi, selanjutnya tertuang dalam pasal 151 berikut ini: *“Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 140 huruf b terdiri atas:*

- *Angkutan orang dengan menggunakan taksi;*
- *Angkutan orang dengan tujuan tertentu;*
- *Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan*
- *Angkutan orang di kawasan tertentu.*<sup>3</sup>

Dari ketentuan tersebut, jelaslah kita dapat berkesimpulan bahwa ojek bukan terklasifikasi sebagai angkutan orang dengan jenis kendaraan bermotor yang tidak memiliki trayek (kecuali taksi). Hal itulah yang menyebabkan hingga sekarang, transportasi ojek masih berplat nomor polisi berwarna hitam sebagai kendaraan pribadi, belum berplat kuning sebagaimana jenis angkutan umum yang lain. Atas dasar itu pulalah, memilih bekerja menjadi pengemudi atau tukang ojek akan tergolong ke dalam pekerjaan sektor informal yang belum diakui oleh pemerintah sampai dengan saat ini.

Meski belum terdapatnya regulasi kejelasan mengenai ojek sebagai kendaraan umum, budayawan terkemuka Seno Gumira Ajidarma menyatakan idealisme soal keberpihakannya secara terang-terangan kepada tukang ojek:

“Dalam kenyataannya, ojek itu cukup mewah adanya. Ia bisa saja mahal, sehingga kita “mending naik taksi” dalam jarak tertentu. Jadi, ojek itu bukan sepenuhnya terempati sebagai sarana transportasi kelas bawah, melainkan justru sebagai sarana transportasi mangkus dan sangkil, cepat dan tepat, tajam dan menusuk, yang sangat dibutuhkan oleh ke-serba-cepat-an metropolitan. Bukankah ojek juga sering dimanfaatkan sebagai

---

<sup>3</sup> UU Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.” Diakses dari <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/lt4a604fcfd406d/nprt/1060/uu-no-22-tahun-2009-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>, pada tanggal 7 November 2015 pukul 15.00.

kurir yang sangat efektif di dalam kota? Tinggal ke pojok gang, kasih uang (malah bisa belakangan), dokumen atau barang sampai lebih cepat dan aman daripada jasa ekspedisi yang dengan ajaibnya kadang baru sampai setelah berhari-hari. Ojek bisa melejit di gang-gang sempit, melenggok di jalan terjal berlubang, membawa eksekutif muda berdasi menerobos kemacetan kota kosmopolitan pada jam-jam macet. Tukang ojek adalah The Transporter.”<sup>4</sup>

Dalam sebuah esai berjudul Ojek Sudirman – Thamrin, bahkan Seno jugamenyebut kalau ojek adalah bukti kreativitas dalam usaha *survival* kelas bawah dalam tingkat kemakmuran ekonomi yang dapat diperjuangkan negara, baik dari masa pemerintahan Orde Baru sampai Reformasi. Bahwa di satu pihak ojek dibutuhkan oleh kota Jakarta adalah bukti terbatasnya jangkauan pemikiran pemerintah daerah, di lain pihak bahwa manusia terpaksa menjadi tukang ojek sebagai alternatif satu-satunya, adalah bukti terbatasnya lapangan pekerjaan dalam struktur yang mampu disediakan oleh pemerintah negara Indonesia.

Dalam geliat menjadi tukang ojek, ada lagi masalah yang lebih krusial selain pengoperasiannya yang melangkahi Undang-Undang, yaitu minimnya pendapatan yang diterima. Pendapat tersebut dinyatakan oleh seorang pemuda asli Indonesia lulusan Harvard University bernama Nadiem Makarim dalam suatu forum diskusi di sebuah stasiun televisi swasta.<sup>5</sup> Nadiem menilai bahwa tukang ojek memiliki pendapatan yang rendah. Bermula dari obrolannya dengan tukang ojek ketika sedang nongkrong, Nadiem akhirnya mengetahui bahwa mayoritas waktu kerja tukang ojeknya dihabiskan untuk menunggu penumpang. Sehingga baginya, mengojek dikatakan sebagai pekerjaan yang tidak produktif.

---

<sup>4</sup> Seno Gumira Ajidarma. *Tiada Ojek di Paris*. (Jakarta: Mizan, 2015). hlm. 188.

<sup>5</sup> Vienna Channel, “Hitam Putih – 23 Februari 2015 – Ojek Kreatif – Gojek Part 1.” Diakses dari <https://www.youtube.com/watch?v=m0PF5CY87Dg>, pada tanggal 1 Oktober 2015 pukul 20.35.

Faktor paling pertama yang menjadi penyebab rendahnya pendapatan tukang ojek adalah jam kerja. Jam kerja mereka sebetulnya panjang (menurut Nadiem sekitar 14 jam sehari) untuk bekerja keras, namun pendapatan mereka dirasa masih terbatas dan hanya cukup untuk kebutuhan sehari-hari saja. Hal ini pun sesuai dengan pernyataan Seno Gumira Ajidarma –masih dalam buku *Tiada Ojek di Paris* (2015)– berikut ini:

“Kepentingan tukang ojek hanyalah makan untuk hari ini, dan kepentingan pengguna ojek adalah sampai tujuan dengan secepat-cepatnya.<sup>6</sup>

Dari penilaian itu, maka teretus keinginan Nadiem untuk menjalankan misi sosial dalam rangka membantu tukang ojek agar lebih produktif dalam bekerja.<sup>7</sup> Misi sosialnya tersebut lalu direalisasikan dalam bentuk aplikasi bernama Go-Jek yang di tahun 2015 ini tengah naik daun dan menjadi fenomena di Jakarta serta beberapa kota besar lain di Indonesia, meski kelahirannya sudah ada sejak tahun 2011. Go-Jek merupakan *startup* yang menghubungkan antara pengendara ojek dengan calon penumpang melalui aplikasi yang dapat didownload gratis serta diakses melalui *smartphone*. Aplikasi Go-Jek pun disebut-sebut sebagai pencetus inovasi dalam perkembangan teknologi di dunia transportasi yang memanfaatkan aplikasi di Indonesia. Atas gagasan serta inisiatifnya dalam mendirikan Go-Jek, Nadiem lalu dinobatkan sebagai satu dari sembilan tokoh di dalam *Darah Muda Penggebrak Peradaban Dunia* versi Koran Sindo.

---

<sup>6</sup> Seno Gumira Ajidarma. *op. cit.*, hlm. 189.

<sup>7</sup> Eh Pedia. “Profil Nadiem Makarim, Pendiri Go-Jek.” Diakses dari <http://www.ehpedia.com/2015/07/nadiem-marakim-pendiri-gojek.html>, pada tanggal 30 Oktober 2015 pukul 16.00.

Di era modernisme sekarang, teknologi telah menciptakan cara-cara baru yang dapat meningkatkan standar hidup masyarakat. Namun terkadang, ada segelintir masyarakat yang masih saja memandang teknologi sebagai sesuatu yang sulit dipahami dan sulit dimanfaatkan. Untuk itulah, entrepreneur harus berperan di dalamnya.<sup>8</sup> Eko Suhartanto dkk (2010) pun menyatakan bahwa entrepreneur harus dapat membuat teknologi menjadi lebih bermanfaat dan dapat dipasarkan kepada masyarakat secara luas. Menurut Eko, bentuk-bentuk dari inovasi teknologi yang dikembangkan bisa berupa produk, jasa, maupun sistem kerja. Dalam penelitian ini, Go-Jek masuk ke dalam inovasi yang berupa jasa dan sistem kerja.

Jasa utama yang ditawarkan yaitu transportasi. Meski begitu, dalam aplikasi Go-Jek terdapat pula layanan untuk mengantar makanan, mengantar barang atau dokumen, memesan belanjaan (baju, sepatu dll) hingga pijat. Sementara itu sistem kerjanya berupa mitra atau kerja sama. Pengendara Go-Jek yang nantinya direkrut untuk bekerja diperantarakan oleh Go-Jek kepada calon penumpangnya. Dengan ketentuan, si pengendara hanya bisa mengambil penumpang melalui aplikasi.

Go-Jek pun dengan kekuatan aplikasinya yang *real time* mampu memotong masa tunggu yang tidak produktif (*ngetem* untuk dapat order). Ribuan calon pelanggan yang telah *mendownload* aplikasi Gojek dimudahkan untuk melakukan pemesanan order pengiriman (entah jasa antar orang, dokumen atau barang). Lantas ribuan order yang terkumpul itu, didistribusikan oleh Go-Jek ke ribuan armadanya, yang berada pada titik paling dekat dengan yang memberi

---

<sup>8</sup> Suhartanto, dkk. *Technopreneurship: Strategi Penting dalam Bisnis Berbasis Teknologi*. (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2010). hlm. 23.

order, secara *real time*, seketika. Dengan proses seperti itulah, maka level produktivitas pengojek akan naik secara sangat signifikan. Dengan kekuatan ajaib aplikasi yang bersifat *real time*, masa tunggu pengojek bisa ditekan hingga nyaris titik nol. Apa yang terjadi saat produktivitas naik, maka otomatis, *income* (pendapatan) juga bisa melesat ke level yang tak terbayangkan.<sup>9</sup> Informasi ringkas mengenai Go-Jek disajikan pada tabel I.1, yang dikutip dari situs [www.fantasticblue.com](http://www.fantasticblue.com) berikut ini:

**Tabel I.1**

**Informasi Mengenai Go-Jek**

<b>Go-Jek (Ojek Online Asli Indonesia)</b>		
<b>Tarif*</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rp 15.000,- dengan jarak maksimum 25 kilometer</li> <li>• Pukul 16.00 WIB sampai dengan 19.00 WIB akan dipatok Rp 15 ribu untuk 6 kilometer pertama</li> <li>• Rp 2.500 per kilometer berikutnya</li> <li>• Instan Kurir, Berbelanja, GO-Food tarif promo Rp. 10 ribu</li> </ul>	
<b>Rute</b>	Beroperasi di wilayah:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jakarta</li> <li>• Bogor</li> <li>• Depok</li> <li>• Tangerang</li> <li>• Bekasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bandung,</li> <li>• Surabaya,</li> <li>• Makassar,</li> <li>• Bali.</li> </ul>
<b>Layanan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jasa transportasi (Ojek),</li> <li>• Instant Courier,</li> <li>• Shopping</li> <li>• Go-Food</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Fasilitas</b></p> <p>Helm Go-Jek, Asuransi Jiwa, Jas Hujan*</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Santuan kecelakaan Rp. 10.000.000*</li> <li>• Kehilangan barang Rp. 10.000.000**</li> </ul>
<b>Aplikasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• iOS App Store,</li> <li>• Android Google Playstore</li> </ul>	Visi dan Misi gojek menyediakan alternatif transportasi untuk warga, mengutamakan keamanan dan keselamatan penumpang,
<b>Sistem Pembayaran</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cash,</li> <li>• Go-jek credit</li> <li>• Corporate pin</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Pendaftaran Driver:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fotokopi KTP, SIM C, STNK, KK</li> <li>2. Surat Keterangan Domisili apabila KTP dan tempat tinggal beda</li> <li>3. Jaminan asli BPKB / Ijazah terakhir / KK / Akte Lahir / Buku Nikah</li> <li>4. Usia maksimal 55 th</li> <li>5. Pendidikan terakhir Minimal SMP</li> <li>6. Wajib menghadirkan motor saat seleksi</li> <li>7. Wajib memakai Sepatu</li> </ol>
<b>Sistem bagi hasil</b>	80% pengemudi 20% perusahaan.	Website: <a href="http://www.go-jek.com/">http://www.go-jek.com/</a>

<sup>9</sup> Yodhia Antariksa, "Kenapa Tukang Ojek di Gojek Bisa Mendapatkan Income Hingga Rp 10 Juta per Bulan?" Diakses dari <http://strategimanajemen.net/2015/08/24/kenapa-tukang-ojek-di-gojek-bisa-mendapatkan-income-hingga-rp-10-juta-per-bulan/>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 10.00.

Sumber: [www.fantasticblue.com](http://www.fantasticblue.com)

Dari segi pendapatan, Go-Jek memiliki sistem pembagian pendapatan yang transparan antara si pengendara dan perusahaan secara bagi hasil, yaitu dengan persentase 80:20. Artinya, kalaudalam waktu sehari seorang pengendara bisa memperoleh pendapatan Rp.100.000,00, dia harus menyerahkan Rp.20.000,00 kepada perusahaan Go-Jek, sementara sisanya Rp.80.000,00 adalah pendapatan yang bisa dibawa pulang. Belum lagi soal pemberian *reward*(prestasi) dengan bonus uang Rp.100.000,00 bagi pengendara yang bisa membawa pelanggan lebih dari sepuluh kali dalam sehari. Jadi, jika ingin memperoleh pendapatan yang tinggi, maka seorang pengendara Go-Jek harus memerlukan jam kerja yang tinggi pula untuk bekerja.

Namun, membanjirnya jumlah pengendara Go-Jek mengakibatkan persaingan dan akhirnya menurunkan tingkat pendapatan mereka, bahkan hingga 50%.<sup>10</sup> Belum lagi soal kemunculan aplikasi ojek *online* serupa seperti Grab Bike, Blu-Jek, Ojek Syar'i dan lain sebagainya. Kondisi itu membuat segelintir pengendara Go-Jek bertindak curang dengan mengakali pekerjaannya. Salah satu cara curang itu adalah dengan membuat order fiktif. Caranya? Dengan berpura-pura sebagai penumpang yang memesan order sekaligus berperan sebagai si pengendara yang menerima order tersebut. Dilansir dari berita Kompas Online(8/9/2015), pengojek curang itu beraksi menggunakan dua *handphone* dengan dua aplikasi di dalamnya. Satu *ponse*nya digunakan untuk membuat order, satu lagi untuk menerima order. Dengan begitu, si pengendara akan tercatat

---

<sup>10</sup> Moh Ridwan. "Pendapatan Ojek 'Online' Terjun Bebas." Diakses dari <http://www.sinarharapan.co/news/read/150928021/pendapatan-ojek-online-terjun-bebas>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 21.05.

di sistem bahwa ia telah memenuhi order tersebut, sementara ulasan atau pemberian *rating* juga bisa dimanipulasi oleh pengendara Go-Jek itu sendiri.<sup>11</sup> Order fiktif dapat muncul karena adanya persaingan pengojek berbasis aplikasi yang semakin ketat, sehingga si pengendara harus berebut untuk mendapatkan order.

Langkah tegas pun diambil sang CEO Go-Jek, dengan melakukan pemecatan terhadap kurang lebihnya 7000 pengendara curang tersebut se-Nusantara.<sup>12</sup> Juga sekitar 17 ribu akun palsu dibekukan. Hal tersebut bisa diketahui lewat pelaporan pengendara Go-Jek jujur yang merasa resah. Akibatnya, terjadi demo karena sejumlah pengendara tidak dapat beroperasi lagi dan mencari uang dari mengojek. Dilansir dari situs [www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com), agar akun yang dibekukan tersebut bisa dibuka kembali, mereka (yang terlibat mengorder fiktif) diminta mentransfer sejumlah uang ke bank dan membawa bukti transfer ke *customer service* Go-Jek sebagai bentuk rasa tanggung jawab mereka kepada perusahaan.<sup>13</sup>

Selain tinggi atau rendahnya jam kerja yang dilakoni, faktor lain yang dapat mempengaruhi tingkat pendapatan seorang pengendara Go-Jek adalah motivasi kerja. Atas iming-iming pendapatan yang tinggi, siapa pun ikut tergiur untuk menjadi mitra kerja Go-Jek. Pada saat peluncuran awal, sasaran utamanya adalah

---

<sup>11</sup>Andri Donnal Putera, "Pengojek Berbasis Aplikasi Buka-bukaan Soal Order Fiktif untuk Raup Untung." Diakses dari <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/09/08/17263771/Pengojek.Berbasis.Aplikasi.Buka-bukaan.soal.Order.Fiktif.untuk.Raup.Untung>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 20.00.

<sup>12</sup>Feni Freycinetia Fitriani, "7.000 Driver Gojek Dipecat Karena Kasus Order Fiktif." Diakses dari <http://industri.bisnis.com/read/20151202/12/497716/7.000-driver-gojek-dipecat-karena-kasus-order-fiktif>, pada tanggal 10 Desember 2015 pukul 06.50.

<sup>13</sup>Susetyo Dwi Prihadi, "Nadiem: 7 Ribu Sopir Gojek Terlibat Order Fiktif." Diakses dari <http://www.cnnindonesia.com/teknologi/20151202155246-185-95502/nadiem-7-ribu-sopir-gojek-terlibat-order-fiktif/>, pada tanggal 10 Desember 2015 pukul 07.00.

mereka yang berprofesi pengojek pangkalan. Namun seiring waktu, banyak juga pelamar yang merupakan korban PHK dan pengangguran. Tidak sampai di situ, kini sudah ada banyak ibu rumah tangga, sarjana hingga yang masih berstatus mahasiswa bekerja secara serabutan menjadi pengendara Go-Jek. Bahkan orang kantoran ikut banting setir menjadi pengojek karena tergiur mencari tambahan uang. Mereka yang berprofesi sebagai pengendara Go-Jek pun tidak lagi malu atas predikat tukang ojek yang kemudian disandang oleh mereka.

Berdasarkan pengumpulan 100 responden, baik kuesioner uji coba dan final, peneliti mengumpulkan data mengenai motif bekerja sebagai pengendara Go-Jek, yang tersaji pada Gambar 1.1 berikut ini:

**Gambar 1.1**



Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Dari grafik di atas, diketahui 63 responden (63%) menyatakan tidak memiliki pekerjaan, yang berarti bahwa menjadi pengendara Go-Jek ialah pekerjaan utama. Diikuti dengan alasan menambah penghasilan sebanyak 23 responden (23%) yang

berarti bahwa menjadi pengendara Go-Jek ialah pekerjaan sampingan. Sisanya sebanyak 14% ialah mereka yang dahulu sudah berprofesi sebagai tukang ojek.

Demimemperoleh pendapatan yang lumayan menguntungkan tersebut, pada akhirnya akan dapat memacu serta memunculkan motivasi mereka untuk bekerja menjadi pengendara Go-Jek. Motivasi atau dorongan yang timbul itu selanjutnya akan mempengaruhi jumlah penghasilan yang diperoleh. Menurut Sukmayanti Ratna dalam buku *Ilmu Pengetahuan Sosial* (2008), semakin besar dorongan seseorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh. Lalu, apakah motivasi kerja pengendara Go-Jek dapat mempengaruhi besarnya pendapatan? Apakah pertanyaan serupa tadi berlaku juga untuk faktor jam kerja? Tendensi dari penelitian ini akan menjawab pertanyaan tersebut.

Dari keadaan-keadaanyang mengundang sejumlah permasalahan tersebut, maka timbullah keinginan secara diri pribadi untuk melakukan penelitian dengan mengambil judul **“Pengaruh Jam Kerja dan Motivasi Kerjaterhadap Pendapatan Harian Pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.”**

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan pemaparan dari latar belakang masalah di atas, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah yang dapat mempengaruhi pendapatan harian pengendara Go-Jek, yaitu sebagai berikut:

1. Terdapat pengaruh jam kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

2. Terdapat pengaruh motivasi kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

### **C. Pembatasan Masalah**

Dari beberapa masalah yang telah teridentifikasi, peneliti membatasi dengan meneliti jam kerja dan motivasi kerja sebagai dua faktor yang mempengaruhi pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pembatasan masalah yang dirangkum, maka permasalahan dalam penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Apakah terdapat pengaruh positif jam kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta?
2. Apakah terdapat pengaruh positif motivasi kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta?

### **E. Kegunaan Penelitian**

Penelitian ini diharapkan bermanfaat khususnya bagi penulis sebagai peneliti, juga para pembaca sekalian sebagai aktor literasi.

#### **1. Kegunaan Teoritis**

Harapan dari penelitian ini, yaitu untuk memberikan faedah kepada pengembangan ilmu pengetahuan di bidang ekonomimikro serta di bidang pentransportasian khususnya angkutan umum dengan sifat informal seperti

ojek. Juga supaya dapat dijadikan sebagai referensi sekaligus acuan bagi penelitian selanjutnya.

## **2. Kegunaan Praktis**

Harapan dari penelitian ini, supaya dapat dipakai bagi Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah DKI Jakarta serta Organisasi Angkutan Darat (Organda) untuk memihak kepada ojek sebagai salah satu alat krusial bagi segala kebutuhan masyarakat, untuk tujuan mengantar orang maupun barang dan keperluan lain, dengan memberikan regulasi bahwa ojek merupakan angkutan umum. Toh, memanusiakan manusia juga bisa dilakukan tanpa harus melarang sepeda motor untuk dijadikan angkutan umum demi alasan keamanan.

Juga kepada perusahaan *startup* Go-Jek, agar selalu memperhatikan kesejahteraan dan kedisiplinan mitra-mitra kerjanya, supaya selalu tertib dalam berkendara dan berlalu lintas, juga memberikan jasa yang selalu menyenangkan kepada penumpang.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORETIK**

#### **A. Deskripsi Konseptual**

Teori-teori mengenai Sektor Informal, Transportasi, Ojek, Pendapatan, Jam Kerja dan Motivasi Kerja akan dijelaskan secara lebih mendalam sebagai berikut:

##### **1. Hakikat Sektor Informal**

Fokus utama teori pembangunan adalah pada hakikat perekonomian masing-masing negara berkembang yang bersifat dualistik. Keberadaan sektor kapitalis perkotaan modern yang padat modal dan melibatkan produksi berskala besar hadir secara bersamaan dengan sektor pertanian-tradisional subsistem yang padat karya dan memiliki produksi yang berskala kecil.

Perbedaan mencolok dari kelahiran dua sektor ekonomi tersebut diulas oleh Michael P Todaro dan Stephen C Smith dalam bukunya, *Pembangunan Ekonomi* dalam edisi ke-sembilan (2009). Keduanya bersepakat bahwa analisis terhadap sifat-sifat dualistik itu dapat diterapkan secara spesifik terhadap perekonomian yang terjadi di perkotaan. Sifat dualistik itu dipecah menjadi sektor formal (padat modal) dan informal (padat karya).<sup>14</sup> Dalam penelitian ini, pembahasan tersorot ke sektor yang kedua, yaitu sektor informal.

Gagasan mengenai sektor informal sebetulnya lebih dahulu dan pertama kali dilontarkan oleh Keith Hart, seorang antropolog terkemuka dari Inggris. Dipetik dari sebagian karangan Hart berjudul “*Informal Income Opportunities and Urban*

---

<sup>14</sup> Michael P Todaro dan Stephen C Smith. *Pembangunan Ekonomi – edisi Kesembilan*. (United Kingdom: Pearson Education Limited, 2009). hlm. 391.

*Employment in Ghana*” dalam *Journal of Modern African Studies* (1973), yang menyatakan bahwa sektor informal memiliki pembeda dasar sebagai berikut:

“Perbedaan kesempatan memperoleh penghasilan antara sektor formal dan informal pada pokoknya didasarkan atas perbedaan antara pendapatan dari gaji dan pendapatan dari usaha sendiri. Variabel kuncinya terletak pada tingkatan rasionalisasi pekerjaan, yaitu, apakah pekerja diatur atas dasar gaji tetap yang permanen dan teratur ataukah tidak.”<sup>15</sup>

Menurut Keith Hart, sektor informal bisa diklasifikasikan ke dalam pelbagai macam istilah, antara lain ‘sektor kota yang berproduktivitas rendah’, ‘pasukan cadangan penganggur dan setengah penganggur’, ‘sektor kota yang tradisional’ dan seterusnya. Hart menilai istilah-istilah tersebut mendahului analisis dengan mengasumsikan apa yang harus dibuktikan.

Konsep sektor informal yang dilontarkan Hart itu kemudian dikembangkan dan diterapkan oleh ILO dalam penelitiannya di delapan kota Dunia Ketiga, yaitu Free Town (Sierra Leone), Lagos dan Kana (Nigeria), Kumasi (Ghana), Kolombo, Jakarta (Indonesia), Manila (Filipina), Kordoba, dan Campinas (Brazil). Penelitian tersebut dikoordinir oleh S. V. Sethuraman, seorang anggota tim penelitian ILO yang berasal dari negara Sri Lanka.

Dengan membandingkan hasil penelitian di kota-kota itu, ditemukan bahwa mereka yang terlibat dalam sektor informal pada umumnya berkategori warga miskin, kebanyakan dalam usia kerja utama (*primer age*), berpendidikan rendah, upah yang diterima di bawah upah minimum, modal usaha rendah, serta sektor ini memberikan kemungkinan untuk mobilitas vertikal.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Chris Manning dan Tadjuddin Noer Effendi. *Urbanisasi, Pengangguran, dan Sektor Informal di Kota*. (Jakarta: YOI. 1991). hlm. 78.

<sup>16</sup> *Ibid.*, hlm. 90.

Tulisan Hart lain yang berjudul Manning (1996), menyatakan penjelasan yang singkat dan jelas, bahwa kelahiran sektor informal mulanya berawal dari penggambaran kehidupan angkatan kerja perkotaan yang berada di luar pasar tenaga kerja yang terorganisir. Pengertian dari sektor pekerjaan yang kurang terorganisir tersebut mencakup pengertian yang sering kali diistilahkan secara umum dengan “usaha sendiri”.

Di negara berkembang lain, di belahan bumi Amerika Latin, Hernando de Soto mengulas bagaimana posisi sektor informal yang kerap tidak begitu dianggap keberadaannya. Dalam buku *Masih Ada Jalan Lain* (1992), peneliti asal Peru itu mempersoalkan jalan mana yang tepat menuju pembangunan ekonomi –tentu, di negaranya sendiri, di Peru.

Bukunya itu membawa cara pandang yang mempersatukan berbagai jalan pikiran mengenai nasib golongan penduduk miskin dalam sektor informal. Hernando menilai bahwa sebagai pelaku ekonomi, golongan penduduk miskin tidak hanya sekedar turut mendapat manfaat dari pertumbuhan ekonomi dalam arti hanya menerima tetesan-tetesannya, tetapi juga menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi.

Sektor informal, menurut Hernando, mau tidak mau harus diakui sebagai kekuatan yang akan dapat menggerakkan masyarakat untuk membangun lembaga-lembaga demokrasi pasar yang modern. Kekuatan itu lalu dibaginya ke dalam dua kategori, yaitu perdagangan jalanan dan pasar informal. Yang terutama peneliti sorot dalam penelitian ini adalah yang pertama:

“Istilah ‘perdagangan jalanan’ menimbulkan gambaran mengenai dua kegiatan yang jelas pada kita: gambaran seorang pedagang yang berjalan keliling kota menjajakan barang atau jasa tanpa tempat tertentu untuk beroperasi, dan bayangan pedagang yang menjual barang atau menyediakan jasa dari suatu tempat tertentu di jalan umum.”<sup>17</sup>

Di negara Indonesia sendiri, bagi M. Djuhari (1998), persoalan sumber daya manusia bukan saja terlihat dari kuantitas penduduk yang menimbulkan masalah tetapi juga kualitasnya. Sebagian besar kondisi tenaga kerja yang ada memiliki kualitas rendah, yaitu tingkat pendidikan rendah, keterampilan rendah serta tidak memiliki akses apapun terhadap kemajuan ekonomi dan teknologi. Untuk dapat memenuhi kebutuhan keluarga, sebagian keluarga bekerja apa saja yang dapat memberikan penghasilan. Bagi M. Djuhari, jalan keluar satu-satunya dari situasi yang menghimpit tersebut adalah terpaksa masuk ke sektor yang mudah dimasuki tanpa persyaratan apa-apa, yaitu sektor informal.<sup>18</sup>

Umumnya, mereka yang berada di sektor informal adalah pendatang baru dari daerah pedesaan atau kota kecil yang gagal memperoleh tempat di sektor formal. Motivasi kerja mereka hanya terbatas pada upaya untuk mempertahankan kelangsungan hidup, agar bisa makan pada hari ini atau esok dan bukan untuk menumpuk keuntungan apalagi kekayaan. Satu-satunya yang bisa sekaligus harus mereka andalkan adalah diri mereka semata.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Lembaga Kajian Mahasiswa UNJ. *Sepanjang Jalan Kota – editor: Rahmat Mustakim*. (Jakarta: Pustaka Kaji, 2015). hlm. xiii-xiv.

<sup>18</sup> M. Djuhari Wirakartakusumah. *Bayang-Bayang Ekonomi Klasik*. (Jakarta: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1998). hlm. 85-86.

<sup>19</sup> Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia. *Meletakkan Kembali Dasar-Dasar Pembangunan Ekonomi yang Kokoh* (Jakarta: PP-ISEI dan CESS, 2007). hlm. 533.

Namun ironisnya, realitas ini belum diakui oleh para ekonom kecuali mereka yang menganut mazhab strukturalisme. Sebagian besar para ekonom menganggap bahwa sektor informal hanya merupakan ‘fase transisi’ menuju era industrialisasi. Bahkan ada anggapan bahwa sektor informal diperuntukkan bagi mereka yang tidak mendapatkan tempat dalam industrialisasi.<sup>20</sup>

Salah satu ekonom yang beraliran strukturalisme adalah menantu bung Hatta, Sri-Edi Swasono. Jelas dia menyatakan pembelaannya terhadap sektor informal di dalam bukunya berjudul *Kebersamaan dan Asas Kekeluargaan: Mutualism dan Brotherhood* (2004). Dalam salah satu esainya berjudul “Sektor Informal” yang pernah terbit di surat kabar Pelita (29/1/1991), sedikitnya dikutip berikut ini:

“Keberadaan sektor informal bukan sekedar karena kurangnya lapangan kerja saja, apalagi sekedar sebagai penampung tenaga kerja yang terbuang dari sektor formal. Sebaliknya sektor informal muncul karena kekuatan-kekuatan ekonomi masyarakat itu sendiri, yang tumbuh dari bawah sebagai kemampuan rakyat untuk bertahan hidup dalam suatu perekonomian. Jadi sektor informal merupakan suatu bentuk kejuangan dan ketahanan ekonomi rakyat.”<sup>21</sup>

Bagi Sri-Edi Swasono, sektor informal telah ikut “mensubsidi” sektor formal dengan fasilitas sosial dan kapital sosial secara murah. Dengan demikian, sektor informal ikut meredam *high cost economy* pada sektor formal. Nah, banyak yang tidak melihat peranan sektor informal sebagai pendukung kekuatan ekonomi nasional semacam ini. Juga, antara unit-unit sektor informal dan antara sektor informal serta masyarakat luas sebagai pelanggannya, baginya hidup semangat kebersamaan, tolong-menolong dan saling menghidupi.

---

<sup>20</sup> Michael P Todaro dan Stephen C Smith. *op. cit.*, hlm. 402.

<sup>21</sup> Sri-Edi Swasono. *Kebersamaan dan Asas Kekeluargaan: Mutualism dan Brotherhood*. (Jakarta: UNJ Press, 2004). hlm. 16.

Ada banyak pengertian yang menerangkan mengenai konsep sektor informal. Antara lain seperti yang dijelaskan dalam buku *Untaian Pengembangan Sumber Daya Manusia* (1989), Prijono Tjiptoherijanto mengutip konsep sektor informal yang telah dikemukakan sebelumnya oleh Hidayat (1979), yaitu:

Pengertian ‘informal’ adalah dalam artian ekonomis; dan jangan dikacaukan dengan konsep seperti ‘informal leader’ dan pendidikan ‘informal’. Dikatakan juga bahwa yang ‘informal’ ini tidak termasuk usaha ilegal seperti misalnya penyelundupan. Konsep sektor informal tidak terbatas pada daerah kota tetapi juga mencakup pedesaan. Dalam operasionalnya, mencakup industri pengolahan, bangunan, jasa, perdagangan dan angkutan ke dalam sektor informal di kota, sedangkan untuk desa, di samping kelima subsektor tadi, ditambahkan subsektor pertambangan, khususnya penggalian pasir dan batu.”<sup>22</sup>

Selanjutnya seperti yang tertuang di dalam buku *Entrepreneurship* (2012), Serian Wijatno mendefinisikan sektor informal sebagai: “Semua kegiatan usaha yang tidak memiliki ikatan-ikatan organisatoris secara formal kelembagaan, seperti mereka yang bekerja di kantor-kantor pemerintah, di badan usaha milik negara, di perusahaan multinasional dan perusahaan besar lainnya atau tidak serupa dengan organisasi perkantoran.”<sup>23</sup>

Lalu Jan Breman dalam buku *The Informal Sector in Research, Theory and Practice, Comparative Asian Studies Program Publication No. III* (1980), sektor informal didefinisikannya sebagai: “Kegiatan-kegiatan perekonomian yang tidak memenuhi kriteria tentang sektor yang terorganisir, terdaftar dan dilindungi oleh hukum. Sektor informal mencakup pelbagai kegiatan yang sering kali tercakup dalam istilah umum ‘usaha sendiri’. Ini merupakan jenis kesempatan kerja yang

<sup>22</sup> Prijono Tjiptoherijanto. *Untaian Pengembangan Sumber Daya Manusia*. (Jakarta: LPFEUI, 1979). hlm. 91-92.

<sup>23</sup> Serian Wijatno. *Entrepreneurship*. (Jakarta: Salemba Empat, 2012). hlm. 145-146.

kurang terorganisir, yang sulit dicacah dan karena itu sering dilupakan dalam sensus resmi, serta akhirnya merupakan kesempatan kerja yang persyaratan kerjanya jarang dijangkau oleh aturan-aturan hukum.”<sup>24</sup>

Kemudian dalam buku *The Urban Informal Sector in Developing Countries: Employment, Poverty and Environment* (1981) yang ditulis oleh S. V. Sethuraman memberi definisi mengenai sektor informal, yaitu: “Sektor informal menunjukkan sejumlah kegiatan ekonomi yang berskala kecil. Tetapi akan menyesatkan bila disebut dengan ‘perusahaan’ berskala kecil karena beberapa alasan terutama dianggap sebagai suatu manifestasi dari situasi pertumbuhan kesempatan kerja di negara sedang berkembang; karena itu mereka yang memasuki kegiatan berskala kecil ini di kota, terutama bertujuan untuk mencari kesempatan kerja dan pendapatan daripada memperoleh keuntungan.”<sup>25</sup>

Lebih jauh, Sethuraman juga menyatakan suatu konsep bahwa keberadaan sektor informal di kota terutama harus dipandang sebagai unit-unit berskala kecil yang terlibat dalam produksi dan distribusi barang-barang yang masih dalam suatu proses evolusi daripada dianggap sebagai sekelompok perusahaan yang berskala kecil dengan masukan-masukan (*inputs*) modal serta pengelolaan (*managerial*) yang besar. Dasar pemikiran untuk mengadakan pembedaan yang demikian itu tidak perlu untuk dipersoalkan lagi, juga mengenai signifikansi operasional dan kebijakannya. Contoh asumsi umum tentang program pengembangan perusahaan kecil pada umumnya tidak sah (*valid*) bagi pengembangan sektor informal;

---

<sup>24</sup>Jan Breman. *The Informal Sector in Research, Theory and Practice, Comparative Asian Studies Program Publication No. III*. (Rotterdam: Erasmus University, 1980). hlm. 35.

<sup>25</sup>S. V. Sethuraman. *The Urban Informal Sector in Developing Countries: Employment, Poverty and Environment*. (Geneva: ILO, 1981). hlm 188.

kebijakan-kebijakan untuk pengembangan sektor ini harus melebihi program pengembangan perusahaan kecil dan mengidentifikasi serta memperbaiki faktor-faktor yang menyangkut evolusinya, termasuk lingkungan sektor informal.

Meski begitu, bagi Sethuraman sendiri, konseptualisasi sektor informal itu walaupun bermanfaat, namun nyatanya belum bisa memecahkan masalah definisi. Masih dibutuhkan beberapa definisi untuk menentukan batas sektor ini, baik dari sudut pandangan operasional maupun penelitian. Menurut Sethuraman, meskipun skala operasi dapat diukur dengan pelbagai macam cara, antara lain meliputi besarnya modal, omzet dan lain-lain, tetapi karena ciri-ciri ini biasanya sangat erat hubungannya satu sama lain, maka alat ukur yang paling tepat untuk mengukur skala operasi adalah jumlah orang yang terlibat dalam kegiatan tersebut.

Selain S. V. Sethuraman, Payaman J Simanjuntak dalam bukunya Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia (1985), juga memberikan ciri-ciri usaha bagi mereka yang bergelut di sektor informal, yaitu:

1. Pertama, kegiatan usaha umumnya sederhana, tidak sangat bergantung pada kerja sama banyak orang dan sistem pembagian kerja yang ketat. Dengan demikian dapat dilakukan oleh perorangan atau keluarga, atau usaha bersama antara beberapa orang atas kepercayaan tanpa perjanjian tertulis.
2. Kedua, skala usaha relatif kecil. Model usaha, modal kerja dan omset penjualan umumnya kecil, serta dapat dilakukan secara bertahap
3. Ketiga, usaha sektor informal umumnya tidak mempunyai izin usaha seperti halnya dalam bentuk firma atau perusahaan terbatas
4. Keempat, sebagai akibat dari hal pertama, kedua dan ketiga di atas, untuk bekerja di sektor informal lebih mudah daripada bekerja di perusahaan formal. Seseorang dapat memulai dan melakukan sendiri usaha di sektor informal asal dia mempunyai keinginan dan kesediaan untuk itu. seseorang relatif lebih mudah bergabung, bekerja dengan orang lain di sektor informal, misalnya karena persahabatan atau hubungan keluarga, walaupun keikutsertaan seseorang tersebut mungkin tidak lagi menambah hasil keseluruhan.

5. Kelima, tingkat penghasilan di sektor informal umumnya rendah walaupun tingkat keuntungan kadang-kadang cukup tinggi, akan tetapi karena omset penjualan relatif kecil, keuntungan absolut umumnya menjadi kecil.
6. Keenam, keterkaitan sektor informal dengan usaha-usaha lain sangat kecil. Kebanyakan usaha-usaha sektor informal berfungsi sebagai produsen atau penyalur kecil yang langsung melayani konsumen. Pendeknya jalur tersebut justru membuat risiko usaha menjadi relatif besar, dan sangat terpengaruh pada perubahan-perubahan yang terjadi pada konsumen.
7. Ketujuh, usaha sektor informal sangat beraneka ragam seperti pedagang kaki lima, pedagang keliling, tukang warung, sebagian tukang cukur, sebagian tukang becak, sebagian tukang sepatu, tukang loak, serta usaha-usaha rumah tangga seperti pembuat tempe, pembuat kue, pembuat es mambo, barang anyam-anyaman, tukang jahit, tukang tenun, dan lain-lain.<sup>26</sup>

Sementara itu pendapat lainnya dinyatakan oleh Michael P Todaro dan Steven C Smith di dalam buku *Pembangunan Ekonomi edisi Kesembilan*(2009), bahwa sektor informal gampang ditemukan melalui karakteristik yang unik, meliputi:

1. Sangat bervariasinya bidang kegiatan produksi barang dan jasa
2. Berskala kecil
3. Unit-unit produksinya dimiliki secara perorangan atau keluarga
4. Banyak menggunakan tenaga kerja (padat karya), dan
5. Teknologi yang dipakai relatif sederhana

Kemudian Keith Hart dalam buku *Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana* yang ada dalam *Journal of Modern African Studies* (1973) seperti yang dikutip oleh Manning (1991), mengklasifikasi golongan-golongan yang masuk ke dalam sektor informal, antara lain:

- a. Kegiatan-kegiatan primer dan sekunder – pertanian, perkebunan yang berorientasi pasar, kontraktor bangunan dan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengannya, pengrajin usaha sendiri, pembuat sepatu, penjahit, pengusaha bir dan alkohol

---

<sup>26</sup> Payaman J. Simanjuntak. *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. (Jakarta: FE-UI, 1998). hlm. 98-100.

- b. Usaha tersier dengan modal yang relatif besar – perumahan, transportasi, usaha-usaha untuk kepentingan umum, spekulasi barang-barang dagangan, kegiatan sewa-menyewa
- c. Distribusi kecil-kecilan – pedagang pasar, pedagang kelontong, pedagang kaki lima, pengusaha makanan jadi, pelayan bar, pengangkut barang, agen atas komisi dan penyalur
- d. Jasa yang lain – pemusik (*ngamen*), pengusaha binatu, penyemir sepatu, tukang cukur, pembuang sampah, juru potret, pekerja reparasi kendaraan maupun reparasi lainnya, makelar dan perantara (sistem *maigida* di pasar), pengadil dan sebagainya)
- e. Transaksi pribadi – arus uang dan barang pemberian maupun semacamnya; pinjam meminjam; pengemis

Jika dilihat dari klasifikasi tersebut, maka bisa dikatakan bahwa tukang ojek (objek variabel terikat di penelitian ini) masuk ke dalam golongan usaha tersier dengan modal yang relatif besar (b), yaitu di bidang transportasi.

## 2. Hakikat Transportasi

Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*).<sup>27</sup> Kegiatan transportasi tak bisa dielakkan atau tak bisa dilepaskan dari kehidupan manusia, selalu melekat dengan kegiatan perekonomian dan pembangunan.

Sementara itu, M. N. Nasution dalam buku *Manajemen Transportasi* (1996) menjelaskan bahwa transportasi diartikan sebagai: “Pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan . dalam hubungan ini terlihat tiga hal berikut: (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, dan (c) ada jalanan yang dapat dilalui. Proses transportasi

---

<sup>27</sup> Sakti Adji Adisasmita. *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis*. (Yogyakarta: Graha Ilmu 2011). hlm. 1.

merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.”<sup>28</sup>

Menurut Nasution, transportasi memberikan jasanya kepada masyarakat, yang disebut jasa transportasi. Sebagaimana sifat jasa-jasa lainnya, jasa transportasi akan habis dengan sendirinya, dipakai ataupun tidak dipakai. Jasa transportasi merupakan hasil/ keluaran (*output*) perusahaan transportasi yang jenisnya bermacam-macam sesuai banyaknya jenis alat transportasi. Sebaliknya, jasa transportasi merupakan salah satu faktor masukan (*input*) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian dan kegiatan ekonomi lainnya.

Lebih lanjut lagi, dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa transportasi mengikuti perkembangan kegiatan semua faktor ekonomi. Transportasi dikatakan sebagai *derived demand* karena keperluan jasa transportasi bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi.

Selain pengertian dan sejumlah fungsi yang disebutkan oleh Nasution tadi, ada juga Sakti Adji Adisasmita dalam buku *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis* (2011). Sakti menilai bahwa transportasi berfungsi sebagai penunjang dan pendorong. Adapun kedua fungsi tersebut dijelaskan sebagai berikut:

- Transportasi sebagai *servicing sector*, yaitu memberikan pelayanan jasa transportasi kepada kegiatan-kegiatan sektor-sektor lain yang dilakukan secara efektif dan efisien
- Transportasi sebagai sektor pendorong, yang dimaksudkan penyediaan fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi untuk membuka daerah-daerah terisolasi, terpencil, tertinggal dan perbatasan<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> M. N. Nasution. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1996). hlm. 11-12.

<sup>29</sup> *Ibid.*, hlm. 11.

Sementara itu, di dalam bukunya yang lain dengan judul *Transportasi dan Pengembangan Wilayah* (2011), Sakti mengungkapkan bahwa tujuan yang paling utama dari pembangunan prasarana transportasi, diarahkan pada penyediaan dan pembangunan jasa prasarana yang mendukung kegiatan produksi, peningkatan ekspor, memperluas jaringan kerja dan kesempatan berusaha, terutama bagi golongan ekonomi lemah.<sup>30</sup>

Di dalam penelitian ini, transportasi yang dimaksud adalah transportasi yang berjenis informal dengan jasa mengantar orang namun yang sudah berintegrasi dengan aplikasi di *smartphone* bernama Go-Jek, dengan memakai kendaraan ojek berjenis sepeda motor.

### **3. Hakikat Ojek**

Istilah ‘ojek’ sudah sangat akrab di kebanyakan telinga masyarakat Indonesia, yaitu sepeda motor yang dipakai untuk memberi jasa transportasi dengan cara membonceng. Pengendara ojek yang biasanya juga pemilik sepeda motor disebut tukang ojek. Selain di Indonesia, ojek juga dapat dijumpai di negara-negara lain dengan penyebutan berbeda. Contohnya di negara Kamboja, dinamakan dengan ‘motodops’, di Vietnam disebut dengan ‘xeom’, sementara di Thailand namanya ‘motosairap chang’. Lain lagi di negara maju seperti Inggris, ojek dinamakan dengan ‘motorcycle taxi’.

Menurut pembahasan Gustaaf Kusno pada tulisannya yang diterbitkan Kompasiana (2014), istilah ‘ojek’ sebenarnya terlahir dari kata ‘ngobjek’ yang

---

<sup>30</sup> Sakti Adji Adisasmata. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011). hlm. 15.

kurang lebih bermakna sebagai ‘*mencari tambahan penghasilan untuk menutupi kekurangan dari gaji yang diterima*’. Di zaman susah, sekitar tahun 70 sampai 90an, pegawai negeri, guru, polisi, tentara, harus ‘ngobjek’ selepas jam kerja untuk menutupi kekurangan gaji yang memang sangat minim. Ada yang menjadi tukang becak, kuli di pelabuhan, penjual kaki lima dan sebagainya. Istilah ‘ngobjek’ ini nampaknya diadopsi dari bahasa Belanda ‘object’ (dibaca: obyek) yang kira-kira bermakna ‘barang dagangan’, jadi maksudnya segala sesuatu yang dapat menghasilkan duit. Gustaaf pun menceritakan lagi kisah mengenai ojek:

“Sekitar tahun 80-90an, orang melihat peluang untuk ‘ngobjek’ dengan menjadi alternatif becak yaitu membonceng penumpangnya dengan sepeda motor. Cara ini ternyata memberi penghasilan yang lumayan dan tidak terlalu menyedot waktu serta tenaga. Begitulah, lama-kelamaan istilah ‘ngobjek’ menjadi *terpateri* secara eksklusif pada pemberian jasa pengantaran penumpang dengan sepeda motor. Kata ‘ngobjek’ pun bermetamorfosa menjadi ‘ngojek’ dan akhirnya menjadi ‘ojek’.”<sup>31</sup>

Sementara dari penjelasan Wikipedia (2015), ojek atau ojeg, yaitu:

“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 pengoperasiannya. Penumpang biasanya satu orang namun kadang bisa berdua.”

Menurut Wikipedia, ojek memiliki beberapa kelebihan, di antaranya:

- Harga ditentukan dengan cara tawar-menawar dengan sopirnya, baru sang sopir akan mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpangnya
- Lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota
- Dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Gustaaf Kusno, “Asal Kata Istilah ‘Ojek’ #BahasaKulIndonesia.” Diakses dari [http://www.kompasiana.com/gustaafkusno/asal-kata-istilah-ojek-bahasakuindonesia\\_54f40546745513902b6c842a](http://www.kompasiana.com/gustaafkusno/asal-kata-istilah-ojek-bahasakuindonesia_54f40546745513902b6c842a), pada tanggal 20 November 2015 pukul 20.40.

<sup>32</sup> Wikipedia, “Ojek.” Diakses dari <https://id.wikipedia.org/wiki/Ojek>, pada tanggal 20 November 2015 pukul 19.20.

Dari literatur lain, Seno Gumira Ajidarma dalam buku *Tiada Ojek di Paris* (2015) menambahkan kelebihan mengenai ojek yaitu: “*bisadimanfaatkan sebagai kurir yang sangat efektif di dalam kota. Tinggal ke pojok gang, kasih uang (malah bisa belakangan), dokumen atau barang sampai lebih cepat dan aman daripada jasa ekspedisi yang dengan ajaibnya kadang baru sampai setelah berhari-hari.*”

Hingga akhirnya, Seno sendiri mengistilahkan ojek dengan sebutan ‘The Transporter’. Lebih lengkapnya diartikan sebagai berikut: “Ojek itu bukan sepenuhnya terempati sebagai sarana transportasi kelas bawah, melainkan justru sebagai sarana transportasi mangkus dan sangkil, cepat dan tepat, tajam dan menusuk, yang sangat dibutuhkan oleh ke-serba-cepat-an metropolitan. Ojek bisa melejit di gang-gang sempit, melenggok di jalan terjal berlubang, membawa eksekutif muda berdasi menerobos kemacetan kota kosmopolitan pada jam-jam macet. Tukang ojek adalah The Transporter.”<sup>33</sup>

Dalam sebuah esai berjudul *Ojek Sudirman – Thamrin*, bahkan Seno juga mengkritik kalau ojek adalah bukti kreativitas dalam usaha *survival* kelas bawah dalam tingkat kemakmuran ekonomi yang dapat diperjuangkan negara. Di satu pihak ojek dibutuhkan oleh warga Jakarta karena merupakan bukti terbatasnya jangkauan pemikiran pemerintah Daerah Khusus Ibukota, di lain pihak bahwa manusia terpaksa menjadi tukang ojek sebagai alternatif satu-satunya, karena merupakan bukti terbatasnya lapangan pekerjaan dalam struktur yang mampu disediakan oleh pemerintah Indonesia.

---

<sup>33</sup> Seno Gumira Ajidarma. *op. cit.*, hlm. 188.

Meski belum diakui oleh pemerintah dan undang-undang sampai saat ini, keberadaan ojek begitu membantu warga Jakarta untuk membelah kemacetan.<sup>34</sup> Dalam penelitian ini, ojek sebagai objek penelitian yang dimaksud adalah Go-Jek sebagai salah satu ojek aplikasi lokal yang paling populer.

#### 4. Hakikat Pendapatan

Secara konsisten, pendapatan sektor informal selalu melampaui pendapatan di kawasan pedesaan yang paling miskin walaupun migrasi dari desa ke kota terus mengalir. Arti penting dari sektor informal dalam penyediaan sumber pendapatan bagi penduduk miskin tidak perlu disangsikan lagi.<sup>35</sup>

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, pendapatan diartikan sebagai hasil kerja (usaha dan sebagainya).<sup>36</sup> Kemudian menurut Poerwadarminta (1984) yang dikutip Rosetyadi Aristyan, secara etimologis, pendapatan berasal dari kata ‘dapat’ yang berarti beroleh, diperoleh, kena; misalnya saja: upah sepuluh ribu rupiah. Kemudian mendapat tambahan awalan ‘pen’ dan akhiran ‘an’ yang artinya hasil pencarian atau usaha, perolehan; misalnya dalam sebulan tidak kurang dari lima puluh ribu rupiah.<sup>37</sup>

Selanjutnya dalam buku besar berjudul *Standar Akuntansi Keuangan (2007)*, Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) menyatakan pendapatan sebagai: “Peningkatan

---

<sup>34</sup> Rahmat Mustakim. “Ibukota Tak Lagi Lebih Kejam dari Ibu Tiri,” dalam rubrik Gen Sindo, *Koran Sindo*, 17 Oktober 2015.

<sup>35</sup> Michael P Todaro dan Stephen C Smith. *op. cit.*, hlm. 394-395.

<sup>36</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. (Jakarta: Balai Pustaka, 2006). hlm. 47.

<sup>37</sup> Rosetyadi Artistyan Firdausa. “Pengaruh Modal Awal, Lama Usaha dan Jam Kerja terhadap Pendapatan Pedagang Kios di Pasar Bintoro Demak,” dalam *Jurnal Ekonomika dan Bisnis*. (Malang, 2012). hlm. 19-20.

jumlah aktiva atau penurunan jumlah kewajiban suatu badan usaha yang timbul dari penyerahan barang dan jasa atau aktivitas usaha yang lainnya dalam suatu periode.”<sup>38</sup>

Sedangkan menurut B. N. Marbum dalam buku *Kamus Manajemen* (2003), pendapatan merupakan uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, sewa, bunga, komisi dan laba.<sup>39</sup>

Dari ketentuan di atas, maka dapat dikatakan bahwa pendapatan adalah besar atau kecilnya uang dari hasil pencaharian atau usaha yang diperoleh seseorang dalam jangka waktu selama satu hari dengan indikator berupa upah, sewa, bunga, komisi dan laba.

Sementara itu, Irawan dan Suparmokodi dalam buku *Ekonomi Pembangunan* (1981), berpendapat bahwa pendapatan seseorang merupakan: “Pendapatan yang telah diperoleh dari suatu kegiatan jenis usaha yang menghasilkan suatu keuntungan.”<sup>40</sup>

Dengan demikian, kita bisa berkesimpulan bahwa pendapatan adalah hasil yang diperoleh dalam suatu usaha dengan melihat indikator berupa keuntungan. Sub-indikatornya merupakan hasil perolehan dari investasi, berjualan lain selain mengojek dan aktivitas mengojek itu sendiri kepada konsumen.

Sementara itu, menurut Mulyanto Sumardi dalam buku *Sumber Pendapatan, Kebutuhan Pokok dan Perilaku Menyimpang* (1982), pendapatan merupakan: “Pendapatan uang yang diterima dan diberikan kepada subjek

---

<sup>38</sup> Ikatan Akuntan Indonesia. *Standar Akuntansi Keuangan*. (Jakarta: Salemba Empat, 2007). hlm. 17.

<sup>39</sup> B. N. Marbum. *Kamus Manajemen*. (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003). hlm. 230.

<sup>40</sup> Irawan dan Soeparmoko. *Ekonomi Pembangunan*. (Yogyakarta: BPFE UGM Yogyakarta, 1981). hlm 83.

ekonomi berdasarkan prestasi-prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan.”<sup>41</sup>

Senada dengan itu, di dalam buku *Pengantar Teori Mikro Ekonomi* (2006), Sadono Sukirno memberi pengertian mengenai pendapatan, yaitu: “Jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan ataupun tahunan.”<sup>42</sup>

Indikator lain pun menunjukkan bahwa pendapatan bisa diperoleh & diukur dari sebuah prestasi kerja seseorang. Di dalam penelitian ini, para pengendara Go-Jek dapat memperoleh prestasi dengan sub-indikator selama periode tertentu, baik harian, mingguan, atau tahunan.

Kemudian, berikut ini adalah faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan menurut Suprihatin Bintari dalam buku *Ekonomi dan Koperasi* (1982), yaitu:

- a. Kesempatan kerja yang tersedia. Dengan semakin tinggi atau semakin besar kesempatan kerja yang tersedia berarti banyak penghasilan yang bisa diperoleh dari hasil kerja tersebut.
- b. Kecakapan dan keahlian kerja. Dengan bekal kecakapan dan keahlian yang tinggi akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas yang pada akhirnya berpengaruh pula terhadap penghasilan.
- c. Kekayaan yang dimiliki. Jumlah kekayaan yang dimiliki seseorang juga mempengaruhi jumlah penghasilan yang diperoleh. Semakin banyak kekayaan yang dimiliki berarti semakin besar peluang untuk mempengaruhi penghasilan.
- d. Keuletan kerja. Pengertian keuletan dapat disamakan dengan ketekunan dan keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Bila suatu saat mengalami kegagalan, maka kegagalan tersebut dijadikan sebagai bekal untuk meniti ke arah kesuksesan dan keberhasilan.
- e. Banyak sedikitnya modal yang digunakan.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> Sumardi Mulyanto. *Sumber Pendapatan, Kebutuhan Pokok dan Perilaku Menyimpang*. (Jakarta: Rajawali, 1982). hlm. 65.

<sup>42</sup> Sadono Sukirno. *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*. (Jakarta: Rajagrafindo, 2006). hlm. 47.

<sup>43</sup> Suprihatin Bintarian. *Ekonomi dan Koperasi*. (Bandung: Ganesha Exact, 1982). hlm. 97.

Adapun menurut Sukmayanti Ratna di dalam buku *Ilmu Pengetahuan Sosial* (2008) menunjukkan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatannya yaitu sebagai berikut:

1. Banyak 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  
Motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan yang diperoleh, semakin besar dorongan seseorang 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 ke arah kesuksesan dan keberhasilan.
5. Banyak sedikitnya modal yang digunakan.  
Besarnya kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besarnya kecilnya modal yang dipergunakan.<sup>44</sup>

Dari penjelasan di atas, maka bisa disimpulkan bahwa besar atau kecilnya pendapatan dipengaruhi oleh beberapa indikator di antaranya meliputi kesempatan kerja, kecakapan dan keahlian kerja, kekayaan yang dimiliki, keuletan kerja dan banyak atau sedikitnya modal yang digunakan untuk bekerja. Tidak lupa dengan sub-indikator yang terlampir di bab 3.

---

<sup>44</sup> Sukmayanti Ratna. *Ilmu Pengetahuan Sosial*. (Jakarta: PT Galaxy Puspa Mega, 2008). hlm. 117.

## 5. Hakikat Jam Kerja

Secara umum, kita bisa berasumsi bahwa jam kerja dapat diartikan sebagai waktu yang dicurahkan untuk bekerja. Menurut Mantra dalam buku *Demografi Umum* (2003), jam kerja adalah: “Jangka waktu yang dinyatakan dalam jumlah jam yang digunakan untuk bekerja.”<sup>45</sup>

Salah satu aspek penting dari perbedaan antara sektor formal dan informal adalah bahwa kesempatan kerja dalam sektor informal sering dipengaruhi oleh jam kerja yang tidak tetap dalam suatu jangka waktu tertentu. Pada umumnya, jam kerja pekerja di sektor formal relatif teratur dibandingkan pekerja di sektor informal. Djuhari Wirakartakusumah (1998) menyatakan alasan tersebut karena terdapatnya dua hal, yaitu:

- a. Tidak adanya hubungan kontrak kerja jangka panjang dalam sektor ini, upah dalam sektor ini cenderung dihitung per hari atau per jam, dan
- b. Menonjolnya kegiatan usaha sendiri.<sup>46</sup>

Di dalam sektor informal, selain sebagai tenaga usaha pertanian, perikanan, perburuan dan kehutanan, mereka yang bekerja sebagai tenaga usaha penjualan (dalam hal ini, tukang ojek yang menjual jasa) terlihat mempunyai jam kerja yang lebih dari batasan legal jam kerja yang sudah ditetapkan oleh pemerintah, yaitu 35 jam dalam seminggu.<sup>47</sup> Hal tersebut dianggap wajar karena jenis-jenis pekerjaan yang dilakukan oleh tenaga kerja – tenaga kerja seperti itu memang memerlukan jam kerja yang kadang melewati batas jam kerja secara normal.

---

<sup>45</sup> I. B. Mantra. *Demografi Umum*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003). hlm. 225.

<sup>46</sup> M. Djuhari Wirakartakusumah. *op. cit.*, hlm. 111.

<sup>47</sup> Wikipedia, “35 Jam Kerja dalam Seminggu.” Diakses dari [https://id.wikipedia.org/wiki/35\\_jam\\_kerja\\_dalam\\_seminggu](https://id.wikipedia.org/wiki/35_jam_kerja_dalam_seminggu), pada tanggal 5 November 2015 pukul 08.42.

Philip M. Hauser dalam Rusli (1992) membagi tenaga kerja menjadi dua kategori, yaitu mereka yang kurang dimanfaatkan dan yang cukup dimanfaatkan. Tenaga kerja kurang dimanfaatkan ini kemudian dirincikan lagi oleh Hauser menjadi empat kategori sebagai berikut:

- 1) Kurang dimanfaatkan ditinjau dari pendapatan yang diterima
- 2) Kurang dimanfaatkan ditinjau dari jumlah jam kerja
- 3) Kurang dimanfaatkan ditinjau dari ketidaksesuaian antara tingkat pendidikan dan jabatan, dan
- 4) Kurang dimanfaatkan karena menganggur sama sekali.

Berdasarkan pengategorian yang dikemukakan oleh Hauser tersebut, tukang ojek termasuk dalam tenaga kerja yang kurang dimanfaatkan ditinjau dari pendapatan yang diterima dan jumlah jam kerja. Berdasarkan pendapatan yang diterima, antara tukang ojek satu dengan tukang ojek lain terdapat variasi jumlah pendapatan yang diterima. Sedangkan untuk jam kerja, tukang ojek sebagian besar tidak memiliki waktu libur secara teratur dan waktu kerja setiap hari, kecuali sakit atau ada keperluan yang tidak dapat ditinggal.<sup>48</sup>

Maka bisa dikatakan bahwa jam kerja memiliki indikator jumlah hari untuk bekerja dalam satu Minggu. Sub-indikatornya adalah hari kerja (Senin hingga Jumat) atau hari libur (Sabtu dan Minggu) untuk bekerja menjadi tukang ojek.

Menurut Wetik seperti yang dikutip oleh Candora (2013), jam kerja meliputi:

- Lamanya seseorang mampu bekerja secara baik
- Hubungan antara waktu kerja dengan waktu istirahat

---

<sup>48</sup> Rusli Ramli. *Sektor Informal di Perkotaan*. (Jakarta: Indhill Co, 1997). hlm. 56.

- Jam kerja sehari meliputi pagi, siang, sore dan malam<sup>49</sup>

Lamanya seseorang mampu bekerja sehari secara baik pada umumnya 6 sampai 8 jam, sisanya 16 sampai 18 jam digunakan untuk keluarga, masyarakat, untuk istirahat dan lain-lain. Jadi satu Minggu seseorang bisa bekerja dengan baik selama 40 sampai 50 jam. Selebihnya bila dipaksa untuk bekerja biasanya tidak efisien dan akhirnya produktivitas akan menurun, serta cenderung timbul kelelahan dan keselamatan kerja berkurang.

Dari teori tersebut, bisa dikatakan bahwa jam kerja memiliki indikator jumlah jam untuk bekerja dalam sehari. Sub-indikatornya adalah berapa angka jam yang diperoleh seseorang dalam waktu tertentu untuk bekerja. Berhubung penelitian ini menggunakan tukang ojek sebagai objeknya, maka jangka waktunya ditentukan dalam sehari.

Jam kerja menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015), diartikan sebagai waktu yang dijadwalkan untuk perangkat peralatan yang dioperasikan (seperti pengisian bahan bakar, perjalanan) atau waktu yang dijadwalkan bagi pegawai dan sebagainya untuk bekerja. Sedangkan menurut pasal 77 sampai pasal 85 Undang-Undang No.13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang hari dan/atau malam hari. Ketentuan jam kerja tersebut telah diatur dalam 2 sistem, yaitu:

- 7 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 Minggu untuk 6 hari kerja dalam 1 Minggu; atau

---

<sup>49</sup> Candora. "Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengrajin Batik Kayu: Kasus pada Sentra Industri Kerajinan Batik Kayu di Dusun Kreet, Desa Sendangsari, Kecamatan Pajangan, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta," dalam Jurnal Ilmu Ekonomi. (Yogyakarta, 2013). hlm. 5.

- 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 Minggu untuk 5 hari kerja dalam 1 Minggu.

Pada kedua sistem jam kerja tersebut juga diberikan batasan jam kerja yaitu 40 (empat puluh) jam dalam 1 (satu) minggu. Apabila melebihi dari ketentuan waktu kerja tersebut, maka waktu kerja biasa dianggap masuk sebagai waktu kerja lembur sehingga pekerja/buruh berhak atas upah lembur.<sup>50</sup>

Dari ketentuan itu, maka bisa disimpulkan bahwa jam kerja merupakan waktu yang dijadwalkan untuk melakukan pekerjaan. Indikator waktu pekerjaan dalam sehari kemudian diturunkan lagi menjadi sub-indikator yang meliputi pelaksanaan bekerja di pagi, siang, sore atau malam hari.

Analisis jam kerja merupakan bagian dari teori ekonomi mikro, khususnya pada teori penawaran tenaga kerja yaitu mengenai kesediaan individu untuk bekerja dengan harapan memperoleh penghasilan atau tidak bekerja dengan konsekuensi mengorbankan penghasilan yang seharusnya didapatkan. Kesediaan tenaga kerja untuk bekerja dengan jam kerja panjang atau pendek merupakan keputusan individu.<sup>51</sup>

## **6. Hakikat Motivasi Kerja**

Setiap individu sebenarnya memiliki motivasi yang mampu menjadi spirit dalam memacu dan menumbuhkan semangat kerja dalam bekerja. Spirit yang dimiliki oleh seseorang tersebut dapat bersumber dari dirinya maupun dari luar, di

---

<sup>50</sup> Rhamadhany A. K. P. "Analisis Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum Kota Malang," dalam Jurnal Ilmiah Universitas Brawijaya. (Malang, 2015). hlm. 13-14.

<sup>51</sup> Walter Nicholson. *Teori Ekonomi Mikro: Prinsip Dasar dan Pengembangannya*. (Jakarta, Grafindo, 2001). hlm. 475.

mana kedua bentuk tersebut akan lebih baik jika dua-duanya bersama-sama ikut menjadi pendorong motivasi seseorang.<sup>52</sup>

Motivasi bekerja bisa terlihat dari cara seseorang dalam menyikapi pekerjaan. Pekerjaan yang dimiliki bukan saja mengharapkan dirinya mampu, cakap dan terampil, tetapi yang terpenting mereka mau bekerja giat dan berkeinginan untuk mencapai hasil kerja yang optimal.

Di dalam buku *Manajemen Sumber Daya Manusia di Rumah Sakit: Suatu Pendekatan Sistem* (2003), Santoso Soeroso menyebut bahwa motivasi muncul dalam dua bentuk dasar, yaitu: (1) Motivasi ekstrinsik (dari luar), dan (2) Motivasi intrinsik (dari dalam diri seseorang/ kelompok).

Motivasi ekstrinsik muncul dari luar diri seseorang, kemudian selanjutnya mendorong orang tersebut untuk membangun dan menumbuhkan semangat motivasi pada diri orang tersebut untuk mengubah seluruh sikap yang dimiliki olehnya saat ini ke arah yang lebih baik. Sedangkan motivasi intrinsik adalah motivasi yang muncul dan tumbuh serta berkembang dalam diri orang tersebut, yang selanjutnya kemudian mempengaruhi dia dalam melakukan sesuatu secara bernilai dan berarti.<sup>53</sup>

Meski begitu, yang harus dipahami bahwa dengan bentuk motivasi tersebut tidak akan berjalan jika tidak didukung dengan unsur-unsur penggerak motivasi itu sendiri. Karena dengan adanya unsur penggerak tersebut mampu menyebabkan berbagai bentuk motivasi akan bisa terwujud. Menurut Sagir yang dikutip oleh

---

<sup>52</sup> Irham Fahmi. *Kewirausahaan: Teori, Kasus dan Solusi*. (Bandung: Penerbit Alfabeta, 2013). hlm. 14.

<sup>53</sup> Santoso Soeroso. *Manajemen Sumber Daya Manusia di Rumah Sakit: Suatu Pendekatan Sistem*. (Jakarta: Penerbit Buku Kedokteran EGC, 2003). hlm. 69.

Siswanto Sastrohadiwiryono dalam bukunya *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia: Pendekatan Administratif dan Operasional* (2003), adapun unsur-unsur penggerak motivasi dapat berupa: (1) Kinerja, (2) Penghargaan, (3) Tantangan, (4) Tanggung jawab, (5) Pengembangan, (6) Keterlibatan, dan (7) Kesempatan.<sup>54</sup>

Bagi Sagir, ketujuh unsur penggerak motivasi tersebut harus bersifat saling berkaitan dan semua itu harus dilihat sebagai satu kesatuan yang utuh. Jadi dapat dikatakan bahwa motivasi adalah semangat yang dimiliki oleh seseorang yang bisa didapat dari luar (eksternal) maupun dalam diri orang itu sendiri (internal) yang ditandai dengan adanya kinerja, penghargaan, tantangan, tanggung jawab, pengembangan, keterlibatan dan kesempatan yang menyatu dan terdapat dalam diri seseorang.

Pendapat lain mengenai motivasi dikemukakan oleh Kae E. Chung & Leon C. Meggison di dalam bukunya yang berjudul *Organizational Behavior: Developing Managerial Skills* (2003) berikut ini: "Motivasi dirumuskan sebagai perilaku yang ditujukan pada sasaran. Motivasi berkaitan dengan tingkat usaha yang dilakukan oleh seseorang dalam mengejar suatu tujuan ... motivasi berkaitan erat dengan kepuasan dan performansi pekerjaan."<sup>55</sup>

Senada dengan itu, Siswanto Sastrohadiwiryono dalam bukunya *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia: Pendekatan Administratif dan Operasional* (2003), juga mengartikan bahwa: "Motivasi adalah keadaan kejiwaan dan sikap mental manusia yang memberikan energi, mendorong kegiatan dan menggerakkan dan mengarah

---

<sup>54</sup> Susanto Sastrohadiwiryono. *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia: Pendekatan Administratif dan Operasional*. (Jakarta: Bumi Aksara, 2003). hlm. 269.

<sup>55</sup> Kae E. Chung dan Meggison Leon C. *Organizational Behavior: Developing Managerial Skills*. (New York: Harper & Row Publishers, 2003). hlm. 136.

atau menyalurkan perilaku ke arah mencapai kebutuhan yang memberi kepuasan atau mengurangi ketidakseimbangan.”

Masih dengan pengertian yang serupa, Santoso Soeroso menyebut bahwa: “Motivasi adalah suatu set atau kumpulan perilaku yang memberikan landasan bagi seseorang untuk bertindak dalam suatu cara yang diarahkan kepada tujuan spesifik tertentu (*spesifik goal directed way*).”

Jadi bisa dikatakan bahwa motivasi adalah sekumpulan perilaku manusia untuk mencapai tujuan tertentu, salah satu indikatornya adalah berupa kepuasan.

Selanjutnya menurut Sondang P Siagian dalam bukunya *Manajemen Sumber Daya Manusia* (2008), motivasi dikemukakannya sebagai: “Daya pendorong yang mengakibatkan seseorang anggota organisasi mau dan rela untuk menggerakkan kemampuan dalam membentuk keahlian dan keterampilan tenaga dan waktunya untuk menyelenggarakan berbagai kegiatan yang menjadi tanggung jawabnya dan menunaikan kewajibannya dalam rangka pencapaian tujuan dan berbagai sasaran organisasi yang telah ditentukan sebelumnya.”<sup>56</sup>

Menurut definisi tersebut, maka dapat dikemukakan bahwa indikator motivasi ditandai dengan adanya daya pendorong, kemauan, kerelaan, membentuk keahlian, membentuk keterampilan, tanggung jawab, kewajiban dan tujuan.

Sementara itu, dari luar Indonesia, seperti yang dikutip oleh Marihot Tua Efendi Hariandja dalam buku *Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengadaan, Pengembangan, Pengkompensasian dan Peningkatan Prodiktivitas*

---

<sup>56</sup> Sondang P. Siagian. *Manajemen Sumber Daya Manusia: Konsep, Teori dan Pengembangan dalam Konteks Organisasi Publik*. (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2008). hlm. 138.

*Pegawai*(2009), terdapat lima teori motivasi yang cukup terkenal, di antaranya adalah sebagai berikut:

a. Teori Motivasi Kebutuhan (Abraham Maslow)

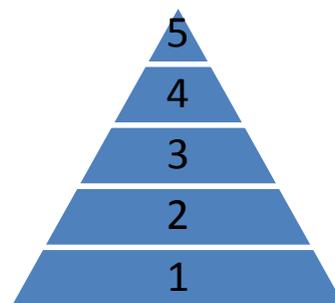
Teori ini menyatakan bahwa manusia dimotivasi untuk memuaskan sejumlah kebutuhan yang melekat pada diri setiap manusia yang cenderung bersifat bawaan. Kebutuhan ini terdiri dari lima jenis dan terbentuk dalam suatu hierarki dalam pemenuhan, dalam arti manusia pada dasarnya akan memenuhi kebutuhan tingkat pertama, kemudian kebutuhan tingkat kedua dan seterusnya, dan pemenuhan semua kebutuhan yang sudah terpenuhi tidak menjadi unsur pemotivasi lagi. Adapun kebutuhan-kebutuhannya tertera pada Gambar II.1 sebagai berikut:

**Gambar II.1**

**Teori Kebutuhan Abraham Maslow**

Keterangan:

- 1 : kebutuhan fisik
- 2 : kebutuhan rasa aman
- 3 : kebutuhan sosial
- 4 : kebutuhan pengakuan
- 5 : kebutuhan aktualisasi diri



b. Teori X dan Y (Douglas McGregor)

Teori ini menyatakan bahwa manusia pada dasarnya terdiri dari dua jenis, yaitu tipe X dan Y yang masing-masingnya memiliki karakteristik tertentu. Pada konsep teori X dan Y tersebut, Douglas McGregor memberi rekomendasi tentang tipe manusia ada dua kategori, yaitu:

- (1) Tipe manusia dengan posisi **teori X** adalah cenderung memiliki motivasi rendah dan malas dalam berjuang untuk kemajuan hidupnya
- (2) Tipe manusia dengan posisi **teori Y** adalah cenderung memiliki motivasi tinggi dan senang dalam berjuang untuk kemajuan hidupnya

Secara lebih jelas untuk melihat perbedaan antara teori X dan Y yang teraplikasi pada tipe karyawan, bisa dilihat pada tabel II.1 berikut:

**Tabel II.1**

**Perbedaan Teori X dan Y Douglas McGregor pada Tipe Karyawan<sup>57</sup>**

No	Teori X	Teori Y
1	Karyawan dalam bekerja lebih sering mengikuti perintah dan melaporkan setiap masalah kepada pimpinan walaupun masalah itu sebenarnya bisa ia selesaikan sendiri. Atau dengan kata lain ketergantungan pada pimpinan sangat tinggi, termasuk pada hal-hal kecil.	Karyawan dalam bekerja mampu melaksanakan setiap tugas dengan maksimal. Dan membereskan setiap masalah sejauh itu mampu ia selesaikan. Kecuali masalah tersebut di luar dari wewenang yang dimilikinya.
2	Karyawan dalam bekerja menginginkan pekerjaan yang ringan dan santai namun memiliki penghasilan tinggi.	Karyawan dalam bekerja mengedepankan keseriusan dan ketelitian. Termasuk menyukai pekerjaan yang berbeda dengan yang dikerjakan pada hari sebelumnya. Artinya ia menyukai tantangan.
3	Jika menghadapi masalah cepat merasa gusar, gugup, pusing dan sejenisnya. Karena mentalitasnya bukan mentalitas siap menghadapi risiko.	Memiliki pembawaan sifat yang tenang dan stabil dalam menghadapi setiap masalah. Dan cenderung dalam mengambil keputusan tidak gegabah, namun berpikir dengan matang.
4	Suka berpikir bahwa memerintah dan berkuasa harus dengan cara menakuti orang lain agar mereka patuh.	Mengedepankan konsep pendekatan dan kata “tolong” dalam menyuruh orang lain mengerjakan tugas yang diperintah olehnya.

<sup>57</sup> Irham Fahmi. *Kewirausahaan: Teori, Kasus dan Solusi*. (Bandung: Alfabeta, 2013). hlm. 33-34.

No	Teori X	Teori Y
5	Orang perlu pengawasan ketat untuk bekerja baik dan menjauhkan kesalahan.	Orang perlu pengakuan bahwa mereka dihargai sebab tahu tanggung jawab dan bisa mengoreksi diri sendiri.
6	Orang perlu diilhami, didorong, atau ditarik untuk maju.	Orang perlu diberi kebebasan, diberi semangat, diajak dan dibantu untuk maju.
7	Ketika diajak bekerja dalam satu tim <i>project</i> , sering menanyakan berapa penghasilan yang akan diterima, dan menghitung-hitung jika jumlah itu adalah kecil. Arti banyak pekerjaan yang dilihat dari segi uang dan status. Status artinya ia akan menceritakan pada banyak orang bahwa saat ini sedang mengerjakan suatu proyek penting.	Dalam bekerja yang bersifat <i>project</i> lebih mengutamakan pekerjaannya dibandingkan berapa uang yang akan diterima. Artinya uang juga penting, namun ilmu yang diperoleh dari <i>project</i> tersebut bisa membuat ia suatu saat mampu menjadi ketua tim dalam <i>project</i> yang sama. Dan dalam bekerja di <i>project</i> mengutamakan mengerti setiap detil secara maksimal.
8	Dalam membangun perencanaan hidup bersifat jangka pendek.	Dalam membangun perencanaan hidup bersifat jangka panjang dan sistematis.
9	Dalam berkomunikasi dan diskusi memiliki mentalitas yang mudah tersinggung, dan setiap pemikiran yang dimilikinya tidak suka didebat atau dibantah.	Menyukai komunikasi dan diskusi yang bersifat terbuka. Setiap pendapat yang berbeda dengan yang dia miliki baginya adalah hal biasa. Dan menyukai masukan dari orang lain atau menerapkan konsep " <i>second opinion</i> ."
10	Memiliki sifat yang tidak suka menerima pendapat orang lain dan sulit mau mengakui kesalahan yang ia perbuat. Karena jika dilakukan maka artinya ia telah merendahkan dirinya sendiri. Walaupun ia memang benar-benar salah.	Memiliki karakteristik yang tidak mudah tersinggung, serta mau mengakui kesalahan yang ia perbuat jika itu adalah benar. Dan tanpa segan-segan mudah meminta maaf serta memaafkan kesalahan orang lain, jika dianggap itu perlu dilakukan.

Sumber: Irham Fahmi dalam buku *Kewirausahaan: Teori, Kasus dan Solusi*.

Bila dikaitkan dengan kebutuhan, dikatakan bahwa tipe manusia X bila mengacu pada hierarki kebutuhan dari Maslow, memiliki kebutuhan tingkat rendah dibandingkan manusia tipe Y yang memiliki kebutuhan tingkat tinggi.

c. Three Needs Theory (David Mc Clelland)

Teori ini mengatakan bahwa ada tiga kebutuhan manusia, yaitu:

- (1) Kebutuhan berprestasi, yaitu keinginan untuk melakukan sesuatu lebih baik dibandingkan sebelumnya
- (2) Kebutuhan untuk berkuasa, yaitu kebutuhan untuk lebih kuat, lebih berpengaruh terhadap orang lain
- (3) Kebutuhan afiliasi, yaitu kebutuhan untuk disukai, mengembangkan atau memelihara persahabatan dengan orang lain.

d. ERG Theory (Clayton Aldefer)

Sejumlah pakar berpendapat bahwa teori ini merupakan revisi dari teori motivasi menurut Abraham Maslow. Teori ini mengatakan bahwa ada tiga kelompok kebutuhan manusia, yaitu:

- (1) *Existence* (E), yaitu berhubungan dengan kebutuhan untuk mempertahankan keberadaan seseorang dalam hidupnya. Bila dikaitkan dengan penggolongan dari Maslow, kelompok yang pertama ini berkaitan dengan kebutuhan fisik dan keamanan
- (2) *Relatedness* (R), yaitu berhubungan dengan kebutuhan untuk berinteraksi dengan orang lain. Bila dikaitkan dengan penggolongan dari Maslow, kebutuhan kedua ini meliputi kebutuhan sosial dan pengakuan
- (3) *Growth*(G), yaitu berkaitan dengan kebutuhan pengembangan diri, yang identik dengan kebutuhan *self-actualization* yang dikemukakan oleh Maslow.

Menurut teori ini, bila seseorang mengalami hambatan dalam memenuhi kebutuhan tingkat yang lebih tinggi, orang tersebut akan kembali pada kebutuhan yang lebih rendah sebagai kompensasinya, yang istilah populernya disebut dengan *frustation-regression* dimension.

e. Teori Dua Faktor (Frederick Herzberg)

Teori ini mengatakan bahwa suatu pekerjaan selalu berhubungan dengan dua aspek, yaitu pekerjaan itu sendiri seperti mengajar, merakit sebuah barang mengoordinasikan suatu kegiatan, menunggu langganan, membersihkan ruangan-

ruangan, dan lain-lain yang disebut *job content*, dan aspek-aspek yang berkaitan dengan pekerjaan seperti gaji, kebijakan organisasi, supervisi, rekan kerja dan lingkungan kerja yang disebut dengan *job context*.<sup>58</sup>

## **B. Hasil Penelitian yang Relevan**

Pelaksanaan penelitian terdahulu dimaksudkan untuk menggali informasi tentang ruang penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini. Dengan begitu, maka akan diperoleh sisi ruang yang akan diteliti, dengan harapan penelitian ini tidak tumpang tindih sekaligus tidak terjadi penelitian ulang dengan penelitian terdahulu.

Berbagai penelitian sebelumnya telah dilakukan mengenai pengaruh jam kerja dan motivasi kerja terhadap pendapatan. Berikut penelitian terdahulu yang telah dilakukan, akan diuraikan ringkas sebagai berikut:

### **1. Pengaruh Modal Kerja, Tenaga Kerja, Jam Kerja terhadap Pendapatan Nelayan Tradisional di Nagari Koto Taratak Kecamatan Sutera, Kabupaten Pesisir Selatan**

Penelitian yang dilakukan oleh Meta Trisnawati, dkk (2013) ini dilaksanakan pada bulan September 2013. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif korelasi. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah nelayan tradisional yang terdapat di Nagari Koto Taratak. Sampel berjumlah 35 orang dengan teknik pengambilan sampel berupa *purposive sampling*. Analisis terhadap

---

<sup>58</sup> Marihot Tua Efendi Hariandja. *Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengadaan, Pengembangan, Pengkompensasian dan Peningkatan Produktivitas Pegawai*. (Jakarta: Grasindo, 2009). hlm. 324.

variabel bebas dan terikat dilakukan melalui analisis deskriptif dan regresi dan untuk pembuktian hipotesis digunakan uji t dan uji F.

Dari hasil analisis penelitian diperoleh persamaan regresi  $\text{Log } Y = 0,965 + 0,762\text{Log}X_1 - 0,281\text{Log}X_2 + 0,441\text{Log}X_3 +$  dengan nilai sig. 0,000, 0,130 dan 0,003. Uji F dengan nilai sebesar 815,476 sig.  $0,000 < 0,05$ . Dengan demikian variabel modal kerja ( $X_1$ ), jam kerja ( $X_3$ ) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap pendapatan nelayan tradisional ( $Y$ ), sedangkan variabel tenaga kerja ( $X_2$ ) secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan nelayan tradisional ( $Y$ ). Secara simultan variabel modal kerja ( $X_1$ ), tenaga kerja ( $X_2$ ) dan jam kerja ( $X_3$ ) berpengaruh signifikan terhadap pendapatan nelayan tradisional ( $Y$ ).

## **2. Penguasaan Keterampilan dan Motivasi Kerja terhadap Tingkat Pendapatan Ibu Rumah Tangga di Desa Murtigading Bantul**

Penelitian yang dilakukan oleh Sudaresti dan Yoyon Suryono (2015) ini menggunakan pendekatan kuantitatif bersifat korelasional. Populasi penelitian adalah ibu rumah tangga peserta pelatihan eceng gondok UKM Luthfi Craft di Desa Murtigading Piring II, Sanden Bantul. Pengumpulan data menggunakan angket tertutup berbentuk skala. Teknik analisis data menggunakan regresi linier sederhana dan regresi linier ganda.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat kontribusi positif dan signifikan penguasaan keterampilan dan motivasi kerja terhadap tingkat pendapatan ibu rumah tangga peserta pelatihan eceng gondok usaha kecil dan menengah Luthfi Craft di Desa Murtigading Piring II, Sanden, Bantul. Besarnya

kontribusi penguasaan keterampilan dan motivasi kerja sebesar 30,4% dan 22,6% dan kedua variabel tersebut secara bersama-sama memberikan kontribusi terhadap tingkat pendapatan ibu rumah tangga peserta pelatihan eceng gondok UKM Luthfi Craft di Desa Murtigading Piring II Sanden, Bantul sebesar 48,3%.

### C. Kerangka Berpikir

Berikut ini merupakan teori-teori yang menjelaskan adanya pengaruh jam kerja terhadap pendapatan:

1. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Nyoman Tri Arya Nugraha dan A. A. I. N. Marhaeni (2012), disebutkan bahwa semakin banyak jamkerja yang digunakan berarti pekerjaan yang dilakukan semakin produktif. Dalam hal ini, apabilajam kerja seseorang semakin cepat dalam menyelesaikan tugasnya, maka semakin sedikit waktu yang diperlukan untuk bekerja. Sedikitnya waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan tugas, berarti dapat mengambil pekerjaan lain atau menyelesaikan tugas yang lain, sehinggaapabila waktu yang dicurahkan untuk bekerja semakin banyak, maka penghasilan yang diperolehpun semakin banyak.<sup>59</sup>
2. Dalam buku berjudul *Bayang-Bayang Ekonomi Klasik* (1998), M Djuhari Wirakartakusumah menyatakan bahwa tenaga kerja yang bekerja sebagai tenaga usaha penjualan jasa seperti tukang ojek, pada waktu ramai orang justru jam kerjanya pendek diikuti dengan kenaikan penghasilan, sedangkan

---

<sup>59</sup> Nyoman Tri Arya Nugraha dan A. A. I. N. Marhaeni. "Pengaruh Jam Kerja, Pengalaman Kerja dan Pendidikan terhadap Pendapatan Karyawan pada Industri Bordir di Kota Denpasar," dalam Jurnal Ekonomi Pembangunan FE Universitas Udayana. (Denpasar, 2012). hlm. 101.

pada masa-masa sepi jam kerja akan menjadi panjang dan penghasilan belum tentu naik.<sup>60</sup>

Kemudian, teori yang menjelaskan adanya pengaruh motivasi kerja terhadap pendapatan, dalam bukunya *Ilmu pengetahuan Sosial* (2008), Sukmayanti Ratna menunjukkan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi pendapatan adalah motivasi. Menurut Sukmayanti, motivasi atau dorongan akan mempengaruhi jumlah penghasilan yang diperoleh. Semakin besar dorongan seseorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.

#### **D. Perumusan Hipotesis Penelitian**

Hipotesis dalam penelitian ini antara lain:

1. Terdapat pengaruh positif jam kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek.
2. Terdapat pengaruh positif motivasi kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek.

---

<sup>60</sup> M. Djuhari Wirakartakusumah. *op. cit.*,. hlm. 113.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan masalah-masalah yang telah peneliti rumuskan, maka tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh pengetahuan yang tepat (sahih, benar dan valid) serta dapat dipercaya (dapat diandalkan dan reliabel) mengenai:

1. Pengaruh jam kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.
2. Pengaruh motivasi kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

#### **B. Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di provinsi DKI Jakarta. Provinsi sekaligus kota yang merangkap pusat pemerintahan dan pusat perekonomian di negara Indonesia ini dipilih karena Jakarta merupakan kota pertama sebagai daerah pengoperasian Go-Jek sehingga dapat digunakan sebagai acuan perkembangan jasa transportasi Go-Jek dalam jangka waktu ke depan yang panjang.

Waktu penelitian berlangsung 2 (dua) bulan yaitu dari bulan Desember 2015 sampai dengan Januari 2016, dengan alasan merupakan waktu yang paling efektif bagi peneliti untuk melakukan penelitian selama masa perkuliahan dan pekerjaan sehingga peneliti dapat lebih fokus pada pelaksanaan penelitian dan juga karena terdapatnya keterbatasan peneliti dalam tenaga dan dana yang tersedia.

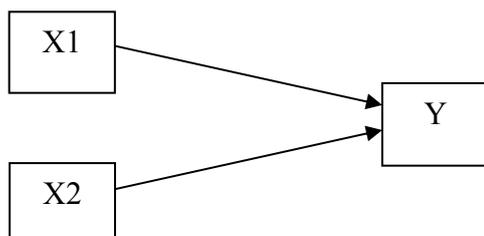
### C. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *ex-post facto* dengan pendekatan korelasi. Metode ini dipilih karena merupakan metode yang sistematis dan empirik, karena digunakan untuk meneliti peristiwa yang telah terjadi dan kemudian meruntut kebelakang untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat menimbulkan kejadian tersebut.<sup>61</sup> Sehingga akan dilihat hubungan dua variabel bebas yaitu jam kerja (ditandai dengan X1) dan motivasi kerja (ditandai dengan X2) serta variabel terikat yaitu pendapatan (ditandai dengan Y).

Untuk mengetahui lebih jelasnya mengenai pengaruh jam kerja (X1) dan motivasi kerja (X2) terhadap pendapatan pengendara Go-Jek (Y), dapat disimak dari rancangan konstelasi penelitian pada gambar III.1 berikut ini:

**Gambar III.1**

#### **Rancangan Konstelasi Penelitian**



Keterangan:

- X1 : Jam Kerja
- X2 : Motivasi Kerja
- Y : Pendapatan Harian Pengendara Go-Jek
- : Hubungan

<sup>61</sup> A. M. Sardiman. *Interaksi dan Motivasi Belajar Mengajar*. (Jakarta: Penerbit Rajawali Pres, 2010). hlm. 93.

#### D. Populasi dan Teknik Sampling

Dalam buku *Statistik untuk Penelitian* (2008), Sugiyono menyatakan bahwa populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.<sup>62</sup> Adapun populasi dari penelitian ini adalah seluruh pengendara Go-Jek di provinsi DKI Jakarta yang telah terdaftar menjadi mitra kurang lebihnya sebanyak 100.000 pengendara. Jumlah sebanyak itu didapat berdasar keterangan dari Pingkan Irwin selaku divisi Marketing Go-Jek yang diterima oleh peneliti via email dan terlampir.

Masih dari buku yang sama, Sugiyono juga menerangkan pengertian sampel, yaitu bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi.<sup>63</sup> Teknik pengambilan sampel dilakukan melalui dua cara, yaitu *accidental* sampling dan *snowball* sampling. Dalam sebuah penelitian bisa saja terjadi kemungkinan untuk mendapatkan sampel yang tidak direncanakan terlebih dahulu, melainkan secara kebetulan, yaitu unit atau subjek tersedia bagi peneliti saat pengumpulan data dilakukan. Rowland B.F. Pasaribu dalam bukunya *Populasi dan Sampel* (1997), mengatakan bahwa proses diperolehnya sampel semacam itu disebut sebagai penarikan sampel secara kebetulan (*accidental* sampling).<sup>64</sup> Sementara penarikan sampel dengan pola *snowball* sampling, dilakukan dengan menentukan sampel pertama. Sampel berikutnya ditentukan berdasar informasi dari sampel pertama,

---

<sup>62</sup> Sugiyono. *Statistik untuk Penelitian*. (Bandung: Alfabeta, 2008). hlm. 117.

<sup>63</sup> *Ibid.*, hlm. 118.

<sup>64</sup> Rowland B. F. Pasaribu. *Populasi dan Sampel*. (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1997). hlm. 47.

sampel ketiga ditentukan berdasar informasi dari sampel kedua, dan seterusnya hingga jumlah sampel semakin besar, seolah-olah terjadi efek bola salju.<sup>65</sup>

Jumlah populasi sebesar 100.000 pengendara bagi peneliti tergolong besar. Dengan maksud menghemat waktu, biaya dan tenaga serta karakteristik populasi pengendara Go-Jek tersebut bersifat homogen, maka bagi Rowland B. F. Pasaribu, tidak dituntut sampel yang jumlahnya besar. Peneliti menentukan ukuran sampel dengan memakai rumus Slovin berikut ini:

$$n = \frac{N}{1 + n (e)^2}$$

Di mana:

n = jumlah sampel

N = populasi

E = toleransi takut kesalahan

Peneliti lalu mendapati angka sebesar 100 dengan memakai toleransi tingkat kesalahan 10,0% (0,1). Adapun sampel yang digunakan di dalam penelitian ini berjumlah sebesar 100 pengendara Go-Jek yang tersebar di lima kota di Provinsi DKI Jakarta, meliputi kota Jakarta Timur, Jakarta Selatan, Jakarta Barat, Jakarta Utara dan Jakarta Pusat.

### **E. Teknik Pengumpulan Data**

Keberadaan variabel dalam sebuah penelitian merupakan hal penting untuk menjelaskan adanya fokus dan topik penelitian. Operasionalisasi variabel juga diperlukan untuk memenuhi jenis dan indikator dari variabel-variabel yang terkait

---

<sup>65</sup>*ibid.*, hlm. 47.

dalam penelitian ini. Selain itu, proses ini dimaksudkan untuk menentukan skala pengukuran dari masing-masing variabel sehingga pengujian hipotesis dengan alat bantu statistik dapat dilakukan secara luas.

## 1. Pendapatan ( Variabel Y )

### a. Definisi Konseptual

Pendapatan merupakan hasil yang diperoleh seseorang dari suatu kegiatan usaha baik barang maupun jasa dalam jangka waktu tertentu.

### b. Definisi Operasional

Pendapatan dalam penelitian ini berupa jumlah uang yang diterima dari order Go-Jek dalam jangka waktu sehari. Perlu diketahui juga bahwa di sini, pendapatan diperoleh berdasarkan jenis pembayaran *cash*, bukan kredit atau Corporate Poin. Pemerolehan data pendapatan bersumber dari kuesioner, yang disebar di Provinsi DKI Jakarta. Atas pengarahannya dari Dosen Pembimbing, peneliti menyediakan lima pilihan jawaban dalam bentuk a, b, c, d dan e, plus di samping kanan dari jawaban yang tersedia, terdapat titik-titik kosong untuk mengisi berapa rata-rata pendapatan mereka dalam waktu sehari berupa nominal mata uang rupiah. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada gambar III.2 sebagai berikut:

**Gambar III.2**

### Butir Pertanyaan Untuk Variabel Y (Pendapatan Harian)

Rata-rata pendapatan saya <u>setelah menjadi pengendara Go-Jek</u> dalam sehari adalah :		
a.	0 – 25.000 rupiah	→ Rp .....
b.	25.000 – 50.000 rupiah	→ Rp .....
c.	50.000 – 75.000 rupiah	→ Rp .....
d.	75.000 – 100.000 rupiah	→ Rp .....
e.	Di atas 100.000 rupiah	→ Rp .....

## 2. Jam Kerja ( Variabel X1 )

### a. Definisi Konseptual

Jam kerja merupakan jumlah jam seseorang untuk bekerja selama jangka waktu tertentu dalam rangka meningkatkan pendapatan.

### b. Definisi Operasional

Jam kerja dalam penelitian ini berupa jumlah jam untuk bekerja dalam sehari. Pemerolehan data jam kerja bersumber dari kuesioner, yang disebar di Provinsi DKI Jakarta. Peneliti menyediakan dua kotak kosong untuk mengisi berapa rata-rata jumlah jam kerja dalam waktu sehari berupa angka jam. Kotak pertama untuk hari Senin – Jumat (*week day*), sedangkan kotak kedua untuk hari Sabtu – Minggu (*week end*). Oleh peneliti, dirata-ratakan dengan membagi dua dari penjumlahan angka jam tersebut. Lebih jelasnya bisa dilihat pada gambar III.3 sebagai berikut:

**Gambar III.3**

#### **Butir Pertanyaan Untuk Variabel X1 (Jam Kerja)**

<p>Rata-rata jumlah jam kerja dari <b>hari Senin sampai Jumat</b> saya <b>setelah menjadi pengendara Go-Jek</b> dalam sehari</p> <p>adalah <input type="text"/> jam.</p> <p>Rata-rata jumlah jam kerja dari <b>hari Sabtu sampai Minggu</b> saya <b>setelah menjadi pengendara Go-Jek</b> dalam sehari</p> <p>adalah <input type="text"/> jam.</p>
--

## 3. Motivasi Kerja ( Variabel X2 )

### a. Definisi Konseptual

Motivasi kerja adalah suatu dorongan baik yang timbul secara internal (dari dalam diri) maupun eksternal (dari luar diri) untuk melakukan suatu pekerjaan.

### b. Definisi Operasional

Motivasi kerja dalam penelitian ini memiliki dimensi yang dinyatakan oleh faktor internal dan eksternal. Pemerolehan data motivasi kerja bersumber dari kuesioner, yang disebar di Provinsi DKI Jakarta.

### c. Kisi-Kisi Instrumen Motivasi Kerja

Kisi-kisi instrumen yang meliputi dimensi, indikator dan subindikator untuk mengukur motivasi kerja dapat dilihat pada tabel III.1 sebagai berikut:

**Tabel III.1**

**Kisi-kisi Instrumen Variabel X2 (Motivasi Kerja)**

<b>Dimensi</b>	<b>Indikator</b>	<b>Sub Indikator</b>
Faktor Internal	Tanggung Jawab	Mencari nafkah
	Tantangan	Pekerjaan baru
	Kerelaan	Rela dipanggil dengan sebutan 'tukang ojek'
Faktor Eksternal	Penghargaan	- Pemberian rating - Pemberian komentar
	Kepuasan	- Pemberian kredit <i>smartphone</i> - Sistem pembayaran dengan cash, Go-Jek credit dan corporate pin - Sistem bagi hasil pendapatan 80:20

Untuk mengisi setiap butir soal pernyataan dalam instrumen penelitian telah disediakan alternatif jawaban dari setiap butir pernyataan dan responden dapat memilih salah satu jawaban yang sesuai dari lima alternatif yang telah disediakan. Setiap jawaban bernilai 1 s/d 5 sesuai dengan tingkat jawabannya, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.2 pada halaman selanjutnya.

Tabel III.2

## Skala Penilaian untuk Instrumen Variabel Motivasi Kerja (X2)

Alternatif jawaban	Bobot skor (+)	Bobot skor (-)
1. Sangat setuju (SS)	5	1
2. Setuju (S)	4	2
3. Ragu-ragu (R)	3	3
4. Tidak setuju (TS)	2	4
5. Sangat tidak setuju (STS)	1	5

**d. Validitas Instrumen Motivasi Kerja**

Sebelum dilakukan analisis terhadap variabel penelitian, terlebih dahulu dilakukan uji coba butir pertanyaan yang ada pada kuesioner. Hal ini untuk melihat validitas butir dan realibilitas data instrumen. Uji coba ini dilakukan dengan maksud mengetahui validitas dan realibilitas instrumen atau alat ukur. Sebuah instrumen dikatakan valid apabila “*mampu mengukur apa yang diinginkan.*” Artinya alat ukur tersebut cocok dengan apa yang hendak diukur.

Untuk menguji validitas instrumen dalam penelitian ini digunakan uji validitas isi, yaitu validitas pengukuran berdasar atas pertimbangan subyektif individual, proses validitasnya tidak melibatkan hitungan statistik apapun. Pengukuran validitas isi didasarkan bahwa instrumen yang digunakan telah mampu menjangkau data yang diinginkan, maka tes tersebut dapat dinyatakan valid.

Adapun rumus yang digunakan oleh peneliti untuk menguji validitas adalah menggunakan teknik analisis korelasi *pearson* dengan rumus sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{(N \sum X^2 - (\sum X)^2)(N \sum Y^2 - (\sum Y)^2)}}$$

Keterangan:

- $R_{xy}$  = koefisien korelasi antara butir pertanyaan dengan skor total  
 $N$  = jumlah subyek  
 $X$  = skor butir-butir pertanyaan  
 $Y$  = skor total

Untuk mengetahui valid atau tidaknya masing-masing butir pertanyaan, maka hasil perhitungannya dikonsultasikan dengan tabel  $r$  korelasi *product moment* dengan tingkat signifikan 10,0% (0,1). Dengan jumlah soal yang ditentukan oleh peneliti sebanyak 10 soal. Maka soal tersebut dikatakan valid jika  $r_{xy} > r_{\alpha}$  = penilaian tingkat validitas angket sama dengan penilaian tingkat validitas soal.

Dengan bantuan SPSS 17.0, uji validitas dilakukan dan mendapati output seperti yang disajikan pada lampiran 7 dan 8. Atas dasar pengambilan  $r_{tabel}$  sebesar 0,1982, dari perhitungan itu, didapati bahwa dua butir soal yaitu pada nomor kedelapan dan kesembilan drop karena dua butir soal tersebut, besarnya  $r_{hitung}$  lebih kecil daripada  $r_{tabel}$ . Sedangkan delapan butir soal yang lain bisa dinyatakan valid karena memenuhi asumsi  $r_{hitung}$  lebih besar daripada  $r_{tabel}$ .

**Tabel III.3**

**Hasil Uji Validitas**

<u>No.</u>	<u><math>r_{hitung}</math></u>	<u><math>r_{tabel}</math></u>	<u>Ket.</u>
1	0.353	0.1982	Valid
2	0.780	0.1982	Valid
3	0.716	0.1982	Valid
4	0.720	0.1982	Valid
5	0.759	0.1982	Valid
6	0.762	0.1982	Valid
7	0.683	0.1982	Valid
8	-0.086	0.1982	Drop
9	0.053	0.1982	Drop
10	0.665	0.1982	Valid

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

## **F. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data dilakukan dengan uji regresi dengan langkah-langkah:

### **1. Uji Persyaratan Analisis**

#### **a. Uji Normalitas**

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual mempunyai distribusi normal. Untuk mendeteksi apakah model yang kita gunakan memiliki distribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis grafik dan uji Kolmogorov Smirnov (KS).<sup>66</sup>

Kriteria pengambilan keputusan uji statistik Kolmogorov Smirnov, yaitu:

1. Jika signifikansi  $> 0,1$  maka data berdistribusi normal
2. Jika signifikansi  $< 0,1$  maka data tidak berdistribusi normal

Sedangkan kriteria pengambilan keputusan dengan analisis grafik (normal probability), yaitu:

1. Jika data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah diagonal maka model regresi memenuhi asumsi normalitas
2. Jika data menyebar jauh dari garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas

#### **b. Uji Linearitas**

Pengujian linearitas dilakukan dengan memuat plot residual terhadap nilai nilai prediksi. Jika diagram antara nilai-nilai prediksi dan nilai-nilai residual

---

<sup>66</sup>Imam Ghozali. *Ekonometrika Teori Konsep dan Aplikasi dengan SPSS17*. (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro. 2009). hlm. 113.

tidak membentuk suatu pola tertentu, juga kira-kira 95% dari residual terletak antara -2 dan +2 dalam Scatterplot, maka asumsi linearitas terpenuhi.<sup>67</sup>

## 2. Analisis Persamaan Regresi

Analisis regresi berguna untuk mendapatkan hubungan fungsional antara dua variabel atau lebih untuk mendapatkan pengaruh antara variabel bebas dengan variabel terikat atau pengaruh variabel terikat terhadap variabel bebas.

Analisis regresi ini dapat dilakukan dengan melakukan uji analisis regresi berganda, uji F, dan uji T.

### a. Analisis Regresi Berganda

$$Y = + b_1X_1 + b_2X_2$$

Dengan ketentuan:

$$\alpha = - \alpha_1X_1 - \alpha_2X_2$$

$$b_1 = \frac{(\sum x_2^2)(\sum x_1Y) - (\sum x_1x_2)(\sum x_2Y)}{(\sum x_1^2)(\sum x_2^2) - (\sum x_1x_2)^2}$$

$$b_2 = \frac{(\sum x_1^2)(\sum x_2Y) - (\sum x_1x_2)(\sum x_1Y)}{(\sum x_1^2)(\sum x_2^2) - (\sum x_1x_2)^2}$$

Keterangan:

- = Variabel Pendapatan Harian
- X1 = Jam Kerja
- X2 = Motivasi Kerja
- ▣ = Nilai Harga □ bila X = 0
- b1 = Koefisien regresi Jam Kerja (X1)
- b2 = Koefisien regresi Motivasi Kerja(X2)

<sup>67</sup>*Ibid.*, hlm. 115.

### b. Uji F

Uji F atau uji koefisien regresi secara serentak, yaitu untuk mengetahui pengaruh variable bebas secara serentak terhadap variabel terikat, apakah pengaruh signifikan atau tidak.<sup>68</sup> Hipotesis penelitiannya adalah:

- 1)  $H_0 : b_1 = b_2 = 0$  : Artinya variabel X1 dan X2 secara serentak tidak berpengaruh terhadap Y
- 2)  $H_a : b_1 \neq b_2 \neq 0$  : Artinya variabel X1 dan X2 secara serentak berpengaruh terhadap Y

Kriteria pengambilan keputusan, yaitu:

$F_{hitung} \leq F_{kritis}$ , jadi  $H_0$  diterima

$F_{hitung} > F_{kritis}$ , jadi  $H_0$  ditolak

### c. Uji T

Uji t untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara parsial terhadap variabel terikat, apakah pengaruhnya signifikan atau tidak.<sup>69</sup>

Hipotesisnya adalah:

1.  $H_0 : b_1 = 0$ , artinya variabel X1 tidak berpengaruh terhadap Y  
 $H_0 : b_2 = 0$ , artinya variabel X2 tidak berpengaruh terhadap Y
2.  $H_a : b_1 \neq 0$ , artinya variable X1 berpengaruh terhadap Y  
 $H_a : b_2 \neq 0$ , artinya variabel X2 berpengaruh terhadap Y

---

<sup>68</sup>Duwi Priyatno. *SPSS Analisis Korelasi, Regresi, dan Multivariate*. (Yogyakarta : Gava Media. 2009). hlm. 48.

<sup>69</sup>*Ibid.*, hlm. 50.

### 3. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis korelasi bertujuan untuk mengetahui hubungan dua variabel atau lebih. Dalam perhitungan korelasi akan di dapat koefisien korelasi yang digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan, arah hubungan, dan berarti atau tidak hubungan tersebut.<sup>70</sup>

#### a. Koefisien Korelasi Parsial

Rumus yang digunakan untuk menentukan besarnya koefisien korelasi secara parsial adalah:<sup>71</sup>

Koefisien korelasi parsial antara Y dan X1 bila X2 konstan:

$$r_{y1.2} = \frac{r_{y1} - r_{y2}r_{12}}{\sqrt{(1 - r_{y1}^2)(1 - r_{12}^2)}}$$

Koefisien korelasi parsial antara Y dan X2 bila X1 konstan:

$$r_{y2.1} = \frac{r_{y2} - r_{y1}r_{12}}{\sqrt{(1 - r_{y1}^2)(1 - r_{12}^2)}}$$

Keterangan:

$r_{y1.2}$  = koefisien korelasi antara Y dan X1 saat X2 konstan

$r_{y2.1}$  = koefisien korelasi antara Y dan X2 saat X1 konstan

### 4. Analisis Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) pada intinya mengukur sejauh mana kemampuan model regresi dalam menerangkan variasi variabel-variabel bebas. Nilai koefisien determinasi adalah hanya berkisar antara 0 sampai 1 ( $0 < R^2 < 1$ ) yang dijelaskan dalam ukuran persentase. Nilai  $R^2$  yang kecil berarti

<sup>70</sup>*Ibid.*, hlm. 9.

<sup>71</sup>Sudjana. *Metode Statistika*. (Bandung : Tarsito, 2002). hlm. 386.

kemampuan variabel-variabel bebas dalam menjelaskan variasi variabel terikat terbatas. Sedangkan nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel bebas memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel terikat.

$$\boxed{KD = r^2}$$

Keterangan:

KD = Koefisien determinasi  
R = Nilai Koefisien korelasi<sup>72</sup>

---

<sup>72</sup>*Ibid.*, hlm. 386.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Deskripsi Data

Deskripsi data hasil penelitian dimaksudkan untuk memberikan gambaran umum mengenai penyebaran distribusi data. Deskripsi data dalam penelitian ini memberikan gambaran umum mengenai hasil pengolahan data yang terdiri dari dua variabel independen yaitu jam kerja (X1) dan motivasi kerja (X2) serta satu variabel dependen yaitu pendapatan harian (Y).

Instrumen penelitian yang digunakan oleh peneliti yaitu berbentuk kuesioner. Penyebarannya dilakukan dari tanggal 19 Desember 2015 hingga 10 Januari 2016 (sekitar tiga Minggu). Kuesioner yang disebarkan sebanyak 100 kuesioner dengan ketentuan 30 untuk kuesioner uji coba dan 70 untuk kuesioner final, dan total kuesioner yang diterima dari responden sebesar 100 kuesioner. Demi menunjang keberhasilan dalam melakukan penelitian ini, *souvenir* pulpen sebanyak 100 buah juga harus peneliti siapkan yang dibeli dari Pasar Jatinegara, Jakarta Timur.

Pengendara Go-Jek yang dijadikan objek penelitian ini diambil melalui dua cara, yaitu dengan teknik *snowball* sampling dan *accidental* sampling. Pada teknik yang pertama, peneliti mengerahkan sejumlah teman yang dikenal untuk dimintai bantuan. Penyebaran kuesionernya diturunkan lagi menjadi dua cara. *Pertama*, peneliti memberikan beberapa kuesioner untuk disebar, baik kepada mereka yang punya kerabat pengendara Go-Jek maupun pengguna setia Go-Jek. *Kedua*, dengan mengenalkannya kepada peneliti secara langsung di lapangan.

Teknik *snowball* memiliki kelebihan dan kelemahan tersendiri bagi peneliti.

Kelebihan yang peneliti rasakan adalah:

- a. Bisa mendapatkan responden secara lebih banyak
- b. Bisa memanfaatkan relasi antar teman, baik kepada mereka yang punya kerabat pengendara Go-Jek maupun pengguna setia Go-Jek
- c. Peneliti bisa berfokus terhadap teknik *accidental* sampling sembari menunggu kuesioner yang kembali dari teknik *snowball* sampling

Sementara kelemahan yang dirasakan oleh peneliti yaitu:

- a. Didapat waktu yang terbuang percuma, karena anggota awal *snowball* sampling kerap kali mengulur kehendak untuk memberikan informasi mengenai kesudahan dalam membantu peneliti
- b. Beberapa kuesioner diisi secara tidak tepat

Sementara penggunaan teknik *accidental* sampling, peneliti turun langsung ke lapangan untuk menemui pengendara Go-Jek, baik secara individu maupun secara berkelompok. Untunglah, kepemilikan sepeda motor begitu mempermudah peneliti dalam mengaplikasikan teknik ini.

Caranya? Peneliti bisa langsung menepikan sepeda motor untuk menghampiri pengendara Go-Jek yang secara kebetulan tengah berhenti di tepi jalan. Ekspedisi perjalanan untuk menemukan responden dipertimbangkan berdasarkan dua cara. *Pertama*, berdasarkan jalur utama dari rumah ke kampus dengan melewati jalan sepanjang Ciracas menuju Rawamangun dan sebaliknya, meliputi Jalan Centex – Jalan Tanah Merdeka – Jalan Raya Bogor – Jalan *By Pass* – Jalan Pemuda – Jalan Rawamangun Muka. *Kedua*, berdasarkan keramaian akan kecenderungan adanya pengendara Go-Jek seperti yang dekat dengan stasiun kereta dan halte *busway* TransJakarta. Di sini, peneliti mencoba menelusuri sepanjang jalur *Commuter Line* dari arah Pasar Minggu menuju Depok dan di sekitar stasiun Jatinegara. Untuk jalur *busway*, peneliti menelusuri koridor IV, VI, VII, IX dan X.

Secara subjektif, peneliti merasakan adanya kelebihan maupun kelemahan dari teknik *accidental* sampling. Berikut adalah kelebihan yang peneliti rasakan:

- a. Lebih mendapat informasi yang tidak bisa diketahui melalui kuesioner dan mendengar curahan hati dari para pengendara Go-Jek
- b. Hampir seluruh pengendara Go-Jek yang tengah menepi di pinggir jalan bisa dijadikan sebagai responden
- c. Bisa lebih mengeksplorasi diri dalam mengaplikasikan teknik jurnalis yang kebetulan pernah dipelajari oleh peneliti

Sementara kelemahannya bagi peneliti adalah:

- a. Satu responden yang diteliti bisa memerlukan waktu agak lama untuk ditulis maupun diwawancarai, paling cepatnya sekitar 15 menit
- b. Bagi pengendara Go-Jek yang menurut pengakuan mereka tidak bisa membaca atau barangkali malas untuk membaca dikarenakan takut membuang waktu mereka untuk mengorder penumpang, peneliti harus dipaksa untuk mendiktekan
- c. Adanya sejumlah penolakan yang diterima oleh peneliti, seperti alasan buru-buru, takut diwawancarai dan takut kehilangan order penumpang
- d. Lebih membutuhkan banyak pengorbanan seperti waktu, tenaga dan biaya (bensin, ongkos makanan dan minuman)

## 1. Variabel Pendapatan Harian (Y)

Data pendapatan harian diperoleh melalui pengisian kuesioner dengan ketentuan, peneliti menyediakan lima pilihan jawaban dalam bentuk a, b, c, d dan e, plus masing-masing di samping kanan dari jawaban yang tersedia, terdapat titik-titik kosong untuk mengisi berapa rata-rata pendapatan mereka dalam waktu sehari berupa nominal mata uang rupiah.

Kuesioner final data pendapatan harian diisi oleh 70 responden. Distribusi frekuensi data pendapatan harian dapat dilihat pada tabel IV.1 berikut ini. Di mana, rentang skor sebesar 225.000, banyaknya kelas interval adalah 7 (dibulatkan dari 7,09), dengan perhitungan menggunakan rumus *Struge* yaitu  $1 + 3.3 \log 70$  dan panjang interval kelas adalah 32.143 (dibulatkan dari 32.142,86).

Tabel IV.1

## Distribusi Frekuensi Pendapatan Harian

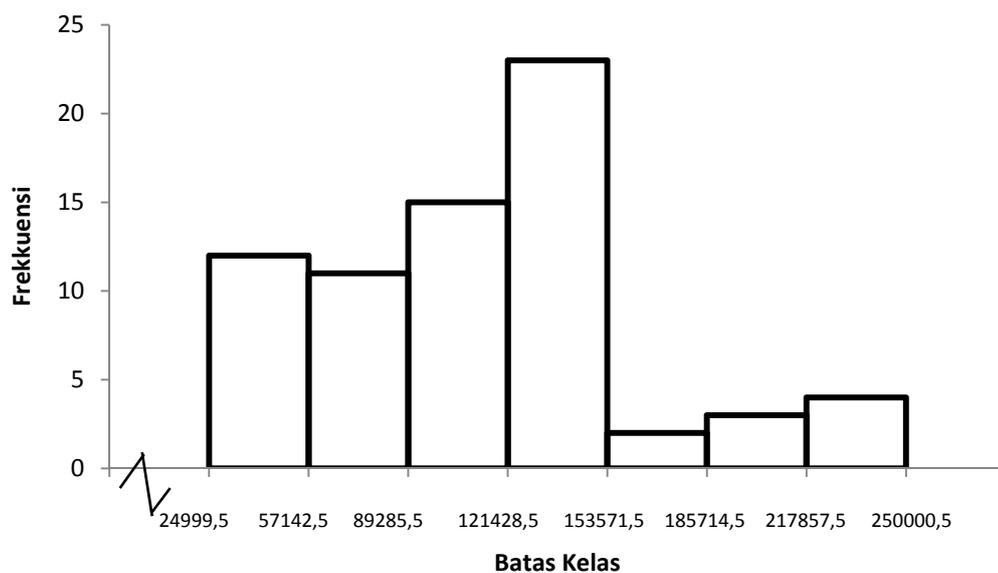
Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Frek. Absolut	Frek. Relatif
25000 – 57142	24999,5	57142,5	12	17.1%
57143 – 89285	57142,5	89285,5	11	15.7%
89286 – 121428	89285,5	121428,5	15	21.4%
121429 – 153571	121428,5	153571,5	23	32.9%
153572 – 185714	153571,5	185714,5	2	2.9%
185715 – 217857	185714,5	217857,5	3	4.3%
217858 – 250000	217857,5	250000,5	4	5.7%
Jumlah			70	100%

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Untuk mempermudah penafsiran tabel distribusi frekuensi di atas mengenai variabel Y, berikut ini disajikan dalam bentuk grafik histogram berikut ini:

Gambar IV.1

## Grafik Histogram Pendapatan Harian



Berdasarkan grafik histogram pada gambar IV.1, dapat dikemukakan bahwa frekuensi kelas tertinggi variabel pendapatan harian yaitu terletak pada interval kelas ke-4 yaitu 121.428,5 – 153.571,5 dengan frekuensi relatif sebesar 32,9%.

## 2. Variabel Jam Kerja (X1)

Data jam kerja diperoleh melalui pengisian kuesioner dengan ketentuan, peneliti menyediakan dua kotak kosong untuk mengisi berapa rata-rata jumlah jam kerja dalam waktu sehari berupa angka jam.

Kotak pertama untuk hari Senin – Jumat (*week day*), sedangkan kotak kedua untuk hari Sabtu – Minggu (*week end*). Oleh peneliti, dirata-ratakan dengan membagi dua dari penjumlahan angka jam tersebut.

Kuesioner final data jam kerja diisi oleh 70 responden. Distribusi frekuensi data jam kerja dapat dilihat pada tabel IV.2 berikut ini. Di mana, rentang skor sebesar 18, banyaknya kelas interval adalah 7 (dibulatkan dari 7,09), dengan perhitungan menggunakan rumus *Struge* yaitu  $1 + 3.3 \log 70$  dan panjang interval kelas adalah 3 (dibulatkan dari 2,57).

**Tabel IV.2**

### **Distribusi Frekuensi Jam Kerja**

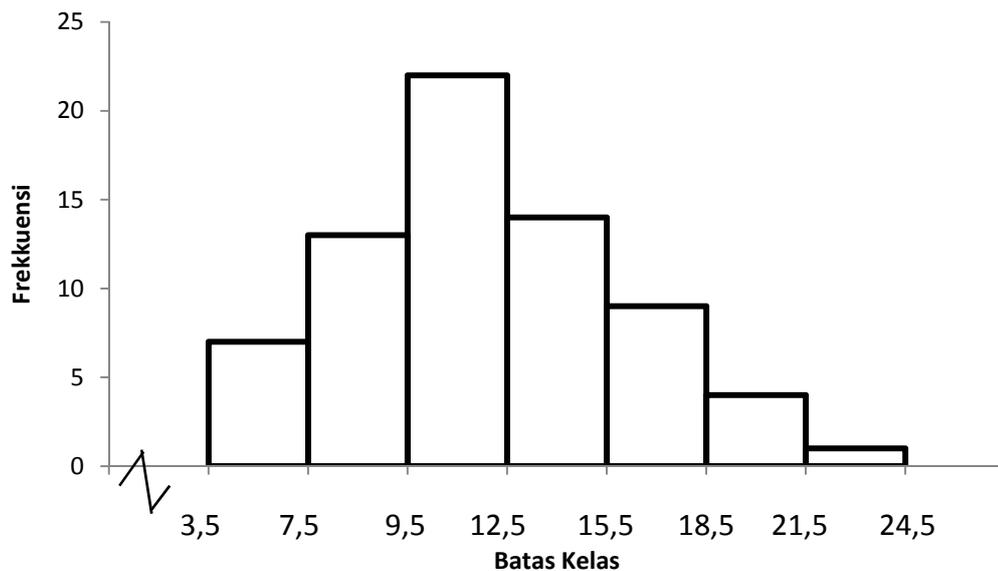
Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Frek. Absolut	Frek. Relatif
4 – 6	3,5	7,5	7	10.0%
7 – 9	7,5	9,5	13	18.6%
10 – 12	9,5	12,5	22	31.4%
13 – 15	12,5	15,5	14	20.0%
16 – 18	15,5	18,5	9	12.9%
19 – 21	18,5	21,5	4	5.7%

Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Frek. Absolut	Frek. Relatif
22 – 24	21,5	24,5	1	1.4%
Jumlah			70	100%

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Untuk mempermudah penafsiran tabel distribusi frekuensi di atas mengenai variabel Y, disajikan dalam bentuk grafik histogram pada gambar IV.2 sebagai berikut:

**Gambar IV.2**  
**Grafik Histogram Jam Kerja**



Berdasarkan grafik histogram di atas, dapat dikemukakan bahwa frekuensi kelas tertinggi variabel jam kerja yaitu terletak pada interval kelas ke-3 yaitu 9,5 – 12,5 dengan frekuensi relatif sebesar 31,4%.

### 3. Variabel Motivasi Kerja (X2)

Kuesioner data pendapatan diisi oleh 70 responden. Distribusi frekuensi data motivasi kerja dapat dilihat di tabel IV.3 pada halaman selanjutnya. Di mana, rentang skor sebesar 27, banyaknya kelas interval adalah 7 (dibulatkan dari 7,09), dengan perhitungan menggunakan rumus *Struge* yaitu  $1 + 3.3 \log 70$  dan panjang interval kelas adalah 4 (dibulatkan dari 3,86).

**Tabel IV.3**

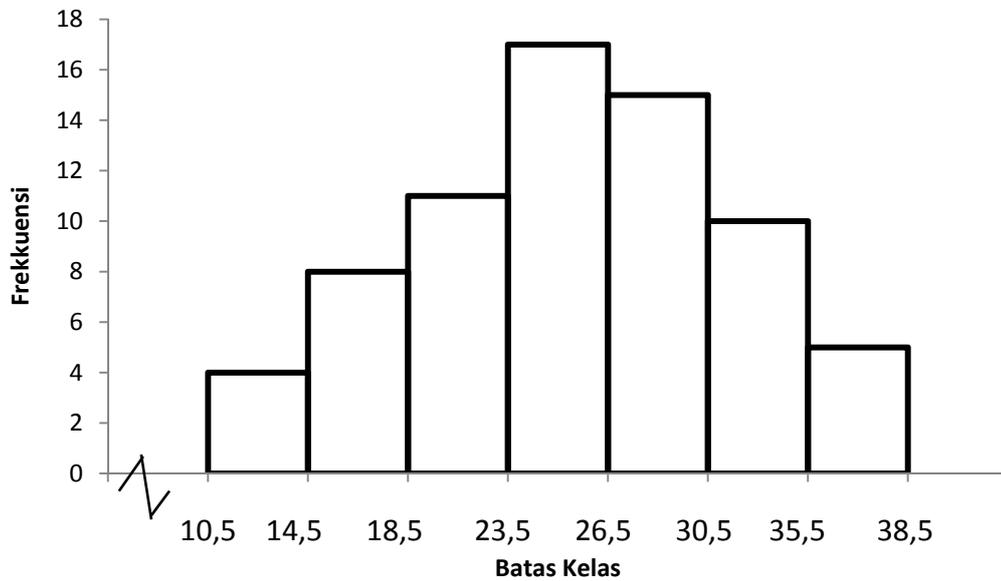
#### **Distribusi Frekuensi Motivasi Kerja**

Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Frek. Absolut	Frek. Relatif
11 – 14	10,5	14,5	4	5.7%
15 – 18	14,5	18,5	8	11.4%
19 – 23	18,5	23,5	11	15.7%
23 – 26	23,5	26,5	17	24.3%
27 – 30	26,5	30,5	15	21.4%
31 – 35	30,5	35,5	10	14.3%
35 – 38	35,5	38,5	5	7.1%
Jumlah			70	100%

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Untuk mempermudah penafsiran tabel distribusi frekuensi di atas mengenai variabel motivasi kerja (X2), disajikan dalam bentuk grafik histogram pada gambar IV.3 pada halaman selanjutnya.

**Gambar IV.3**  
**Grafik Histogram Motivasi Kerja**



Berdasarkan grafik histogram di atas, dapat dikemukakan bahwa frekuensi kelas tertinggi variabel motivasi kerja yaitu terletak pada interval kelas ke-4 yaitu 23,5 – 26,5 dengan frekuensi relatif sebesar 24,3%.

Data motivasi kerja diperoleh melalui pengisian 70 kuesioner yang berisi 8 butir pernyataan menggunakan skala *likert* yang telah melalui proses validitas dan reliabilitas. Variabel motivasi kerja ini terbagi ke dalam lima indikator yaitu tanggung jawab, tantangan, kerelaan, penghargaan dan kepuasan. Data motivasi kerja berdasarkan perhitungan skor rata-rata indikator dapat dilihat pada tabel IV.4 di halaman selanjutnya.

Tabel IV.4

## Perhitungan Skor Indikator Motivasi Kerja

No.	Indikator	Jumlah butir	Jumlah skor	Rata-rata	Presentase
1	Tanggung Jawab	1	254	254	23%
2	Tantangan	1	230	230	20%
3	Kerelaan	1	227	227	20%
4	Penghargaan	2	391	195,5	17%
5	Kepuasan	3	655	218,3	20%
Jumlah		8	1757	1124,8	100%

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan rata-rata hitung skor indikator, diketahui motivasi kerja tertinggi ada pada indikator tanggung jawab sebesar 23%. Sedangkan motivasi kerja terendah ada pada indikator penghargaan sebesar 17%. Perhitungan skor rata-rata sub indikator bisa dilihat di tabel IV.5:

Tabel IV.5

## Perhitungan Skor Sub Indikator Motivasi Kerja

No	Indikator	Sub indikator	Jumlah butir	Jumlah skor	Rata-rata	Presentase
1	Tanggung Jawab	Mencari nafkah	1	254	254	14%
2	Tantangan	Pekerjaan baru	1	230	230	13%
3	Kerelaan	Rela dipanggil dengan sebutan 'tukang ojek'	1	227	227	13%
4	Penghargaan	Pemberian <i>rating</i>	1	227	227	13%
		Pemberian komentar	1	164	164	9%
5	Kepuasan	Pemberian kredit <i>smartphone</i>	1	224	224	13%
		Sistem pembayaran dengan cash, Go-Jek credit dan corporate pin	1	223	223	13%
		Sistem bagi hasil pendapatan 80:20	1	198	198	12%
Jumlah			8	1757	1757	100%

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan tabel perhitungan skor dari sub indikator, dapat diketahui bahwa motivasi kerja yang paling tinggi ada pada sub indikator mencari nafkah. Hal tersebut mengartikan bahwa motif para pengendara Go-Jek yang kebetulan ditemukan oleh peneliti sebagian besar berusia paruh baya, melakukan pekerjaan mengojek demi menafkahi keluarga, baik yang sudah punya istri atau anak.

## **B. Pengujian Hipotesis**

### **1. Uji Persyaratan Analisis**

#### **a. Uji Normalitas**

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah populasi data berdistribusi normal atau tidak.<sup>73</sup> Dalam penelitian ini, menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov* dengan tingkat signifikansi 10% atau 0,1. Kriteria pengambilan keputusan yaitu jika signifikansi  $> 0,1$  maka data berdistribusi normal dan jika signifikansi  $< 0,1$  maka data tidak berdistribusi normal.

Hasil output perhitungan uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov* data pendapatan (Y), jam kerja ( $X_1$ ) dan motivasi kerja ( $X_2$ ) dibantu menggunakan program SPSS 17.0 disajikan pada tabel IV.6 di halaman selanjutnya.

---

<sup>73</sup> Nachrowi Djalal Nachrowi. *Penggunaan Teknik Ekonometri*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002). hlm. 149.

**Tabel IV.6**  
**Uji Normalitas Data**

		One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		PendapatanPengendara Go-Jek	Jam Kerja	MotivasiKerja
N		70	70	70
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	112257.14	11.91	25.10
	Std. Deviation	51632.112	4.124	6.409
Most Extreme Differences	Absolute	.104	.092	.056
	Positive	.104	.092	.040
	Negative	-.071	-.048	-.056
Kolmogorov-Smirnov Z		.869	.767	.467
Asymp. Sig. (2-tailed)		.437	.598	.981

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

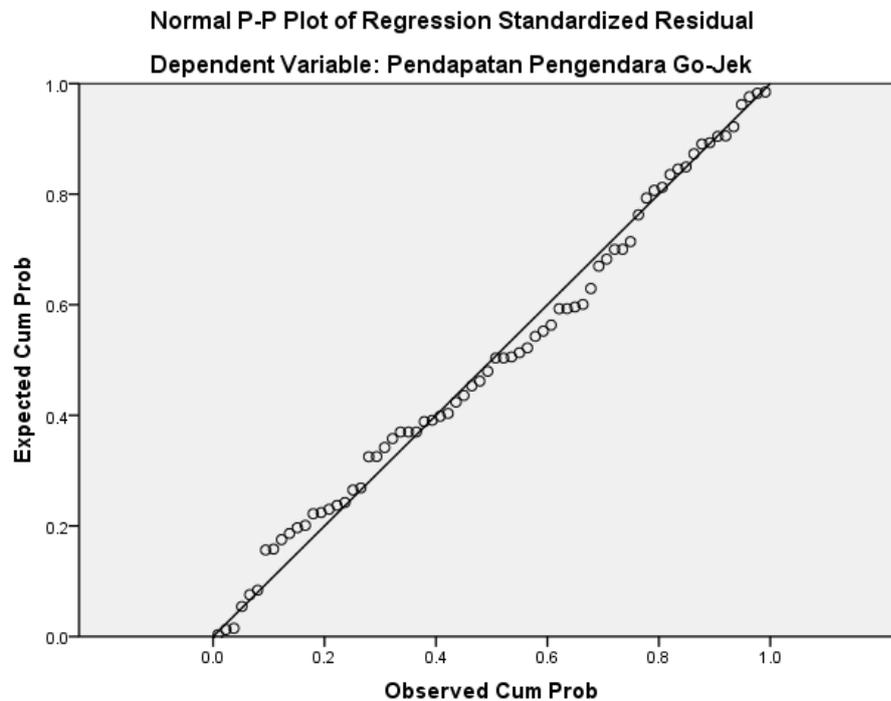
Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan hasil pengujian tersebut, dapat diketahui signifikansi nilai pendapatan harian (Y) adalah 0,437, jam kerja ( $X_1$ ) adalah 0,598 dan motivasi kerja ( $X_2$ ) adalah 0,981. Semua nilai signifikansi tersebut lebih dari taraf signifikansi 0,1. Maka, data berdistribusi normal.

Selain uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov*, uji normalitas juga dapat dilihat melalui *Normal Probability Plot*. Kriteria pengujiannya yaitu jika data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah diagonal, maka data berdistribusi normal. Sebaliknya jika data menyebar jauh dari garis diagonal maka data tidak berdistribusi normal. Berikut merupakan hasil output berupa plot uji normalitas menggunakan bantuan program SPSS 17.0, akan disajikan pada gambar IV.4 di halaman selanjutnya.

**Gambar IV.4**

**Uji Normalitas Probability Plo**



Sumber: Data primeryang diolah, tahun 2016

Dari gambar IV.5, dapat diketahui data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka dapat disimpulkan data berdistribusi normal dan model regresi telah memenuhi asumsi normalitas.

**b. Uji Linearitas**

Pengujian linearitas dapat dilihat dari hasil output *Test Of Linearity* pada taraf signifikansi 0,1 pada program SPSS. Dua variabel dikatakan mempunyai hubungan yang linear bila taraf signifikansi kurang dari 0,1. Bisa disimak pada tabel IV.7 pada halaman selanjutnya.

**Tabel IV.7**  
**Hasil Uji Linieritas  $X_1$  dengan Y**

ANOVA Table			Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
PendapatanPengendara Go-Jek * Jam Kerja	Between (Combined)		128629782142.857	18	7146099007.937	6.589	.000
	Groups	Linearity	100476683733.792	1	100476683733.792	92.638	.000
		Deviation from Linearity	28153098409.066	17	1656064612.298	1.527	.123
	Within Groups		55315589285.714	51	1084619397.759		
	Total		183945371428.571	69			

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan hasil pengujian tersebut dapat diketahui nilai linearitas sebesar 0,000 yang kurang dari taraf signifikansi 0,1. Jadi, dapat disimpulkan data pendapatan harian dengan jam kerja mempunyai hubungan yang linier dan asumsi terpenuhi.<sup>74</sup> Hasil output perhitungan SPSS terdapat di lampiran.

**Tabel IV.8**  
**Hasil Uji Linieritas  $X_2$  dengan Y**

ANOVA Table			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
PendapatanPengendara Go-Jek * Motivasi Kerja	Between (Combined)		67923288095.238	27	2515677336.861	.911	.595
	Groups	Linearity	32959140189.818	1	32959140189.818	11.931	.001
		Deviation from Linearity	34964147905.420	26	1344774919.439	.487	.973
	Within Groups		116022083333.333	42	2762430555.556		
	Total		183945371428.571	69			

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan hasil pengujian tersebut dapat diketahui nilai linearitas sebesar 0,001 yang kurang dari taraf signifikansi 0,1. Jadi, bisa disimpulkan data pendapatan harian dengan motivasi kerja mempunyai hubungan yang linier.

<sup>74</sup> Bilson Simamora. *Analisis Multivariat Pemasaran*. (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2005). hlm. 123.

## 2. Uji Asumsi Klasik

### a. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah keadaan dimana antara dua variabel bebas atau lebih pada model regresi terjadi hubungan linear yang sempurna atau mendekati sempurna. Model regresi yang baik mensyaratkan tidak adanya masalah multikolinearitas.

**Tabel IV.9**

### Uji Multikolinearitas

Coefficients <sup>a</sup>			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Jam Kerja	.931	1.074
	Motivasi Kerja	.931	1.074

Dependent Variable: Pendapatan Pengendara Go-Jek

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan tabel IV.10, dapat diketahui bahwa nilai *tolerance* dari jam kerja adalah 0,931 dan motivasi kerja adalah 0,931, yang berarti lebih dari 0,1 dan *variance inflation factor* (VIF) pada jam kerja adalah 1,074 dan motivasi kerja adalah 1,074 yang berarti kurang dari 5 atau 10. Kesimpulannya, telah memenuhi syarat dan model regresi tidak ada masalah multikolinearitas.<sup>75</sup>

### b. Uji Heteroskedastisitas

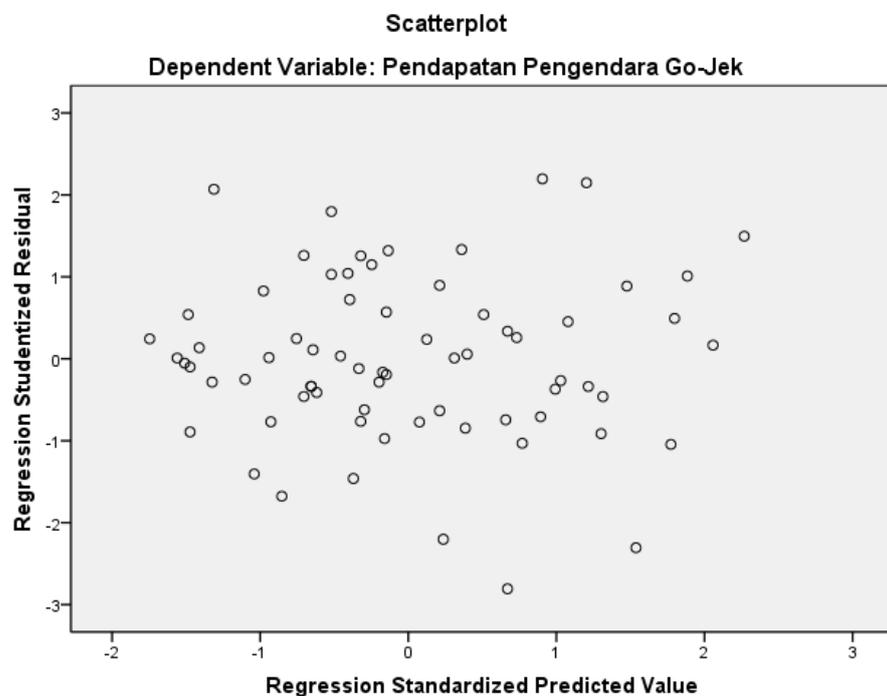
Heteroskedastisitas adalah keadaan dimana terjadi ketidaksamaan varian dari residual pada model regresi. Persyaratan yang harus dipenuhi dalam model regresi adalah tidak adanya masalah heteroskedastisitas.

<sup>75</sup>Nur Iriawan dan Astuti, Septin Puji. *Mengolah Data Statistik dengan mudah menggunakan Minitab 14*. (Yogyakarta: ANDI, 2006). hlm. 102.

Berdasarkan *scatterplot* pada gambar IV.5, bisa dilihat bahwa tidak ada pola yang jelas dan titik-titik menyebar secara acak, yaitu di bagian atas dan bawah angka 0 dari sumbu Y. Maka dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak terdapat masalah heteroskedastisitas.

**Gambar IV.5**

**Scatterplot Variabel Dependen Pendapatan Pengendara Go-Jek**



Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

### 3. Analisis Regresi Berganda

Analisis regresi berganda dilakukan untuk meramalkan besarnya variabel terikat jika variabel bebas dinaikkan atau diturunkan. Pada halaman selanjutnya, akan ditampilkan hasil dari perhitungan analisis regresi berganda menggunakan SPSS 17.0.

**Tabel IV.10****Uji Regresi Berganda****Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-38229.811	17799.250		-2.148	.035
	Jam Kerja	8444.493	998.723	.674	8.455	.000
	MotivasiKerja	1987.126	642.630	.247	3.092	.003

a. Dependent Variable: PendapatanPengendara Go-Jek

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan tabel IV.10, dapat diperoleh persamaan sebagai berikut:

$$\hat{Y} = -38229.811 + 8444.493X_1 + 1987.126X_2$$

Pada tabel koefisien di atas, nilai konstanta sebesar -38229,811 artinya jika jam kerja dan motivasi kerja nilainya 0, maka pendapatan harian nilainya -38229,811.

Nilai koefisien ( $b_1$ ) sebesar 8444.493 berarti bahwa jika motivasi kerja nilainya tetap dan jam kerja mengalami kenaikan 1 poin (dalam penelitian ini dalam satuan jam), maka pendapatan harian mengalami peningkatan sebesar 8444.493 dengan asumsi variabel bebas lain nilainya tetap. Koefisien bernilai positif artinya terdapat hubungan positif antara jam kerja dengan pendapatan harian yang mana jika jam kerja meningkat maka pendapatan harian akan meningkat.

Nilai koefisien ( $b_2$ ) sebesar 1987.126 artinya jika jam kerja nilainya tetap dan motivasi kerja mengalami kenaikan 1 poin, maka pendapatan harian mengalami peningkatan sebesar 1987.126 dengan asumsi variabel bebas lain

nilainya tetap. Koefisien bernilai positif artinya terdapat hubungan positif antara motivasi kerja dengan pendapatan harian yang mana jika motivasi kerja meningkat maka pendapatan harian akan meningkat.

#### 4. Uji Hipotesis

##### a. Uji T

Uji t untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara parsial terhadap variabel terikat, apakah pengaruhnya signifikan atau tidak.<sup>76</sup> Pada tabel IV.11 di bawah ini memperlihatkan uji statistik secara parsial sebagai berikut:

**Tabel IV.11**

##### Uji t

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

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-38229.811	17799.250		-2.148	.035
Jam Kerja	8444.493	998.723	.674	8.455	.000
Motivasi Kerja	1987.126	642.630	.247	3.092	.003

a. Dependent Variable: Pendapatan Pengendara Go-Jek

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

##### 1) Pengujian $X_1$ terhadap Y

Berdasarkan hasil output di atas  $t_{hitung}$  untuk jam kerja sebesar 8,455 atau  $t_{tabel}$  dapat dicari pada tabel statistik pada signifikansi 0,1 atau 10% dengan  $df = n - k - 1$  atau  $70 - 2 - 1 = 67$ , dapat diketahui  $t_{tabel}$  sebesar 1,996. Dapat diketahui  $t_{hitung} (8,455) > t_{tabel} (1,996)$  maka  $H_0$  ditolak maka dapat diartikan bahwa jam kerja secara parsial berpengaruh positif terhadap pendapatan harian.

<sup>76</sup> Nachrowi Djalal Nachrowi. *op. cit.*, hlm 16.

## 2) Pengujian $X_2$ terhadap Y

Berdasarkan hasil output di atas  $t_{hitung}$  untuk motivasi kerja sebesar 3,092 atau  $t_{tabel}$  dapat dicari pada tabel statistik pada signifikansi 0,1 atau 10% dengan  $df = n-k-1$  atau  $70-2-1 = 67$ , dapat diketahui  $t_{tabel}$  sebesar 1,996. Dapat diketahui  $t_{hitung} (3,092) > t_{tabel} (1,996)$  maka  $H_0$  ditolak maka dapat diartikan bahwa motivasi kerja secara parsial berpengaruh positif terhadap pendapatan harian.

### b. Uji f

Uji F digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara serentak terhadap variabel terikat, apakah pengaruhnya signifikan atau tidak.<sup>77</sup> Berikut disajikan hasil uji F dengan menggunakan SPSS 17.0:

**Tabel IV.12**

### Uji f

**ANOVA<sup>b</sup>**

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	110900853669.647	2	55450426834.823	50.862	.000 <sup>a</sup>
	Residual	73044517758.925	67	1090216682.969		
	Total	183945371428.571	69			

a. Predictors: (Constant), MotivasiKerja, Jam Kerja

b. Dependent Variable: PendapatanPengendara Go-Jek

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan tabel IV.13,  $F_{hitung} = 50.862$  sedangkan  $F_{tabel}$  dapat dicari pada tabel statistik dengan signifikansi 0,1 atau 10% dimana  $df1 = (\text{jumlah variabel} - 1)$  atau  $3 - 1 = 2$  dan  $df2 = (n-k)$  atau  $70 - 2 = 68$  ( $n = \text{jumlah variabel}$ , dan  $k = \text{jumlah variabel independen}$ ) didapat  $F_{tabel} (2,38)$ . Dapat diketahui  $F_{hitung} (50.862) > F_{tabel} (2,38)$ , artinya  $H_0$  ditolak sehingga dapat

<sup>77</sup>*ibid.*

diartikanjam kerja dan motivasi kerja secara simultan atau serentak berpengaruh terhadap pendapatan harian.

## 5. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar presentase sumbangan atau pengaruh variabel bebas (jam kerja dan motivasi kerja) terhadap variabel terikat (pendapatan harian).<sup>78</sup>

**Tabel IV.13**

### Koefisien Determinasi

#### Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.776 <sup>a</sup>	.603	.591	33018.429

a. Predictors: (Constant), MotivasiKerja, Jam Kerja

Sumber: Data primer yang diolah, tahun 2016

Berdasarkan tabel IV.13, dapat diketahui nilai  $R_{\text{square}}$  adalah 0,603. Angka ini diubah ke bentuk persen, artinya presentase sumbangan pengaruh jam kerja dan motivasi kerja terhadap pendapatan harian sebesar 60,3% atau variasi jam kerja dan motivasi kerja mampu menjelaskan sebesar 60,3% variasi variabel pendapatan harian, sedangkan sisanya sebesar 39,7%, dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti.

Untuk mengukur derajat hubungan antar variabel variasi jam kerja ( $X_1$ ) dan motivasi kerja ( $X_2$ ) serta pendapatan harian ( $Y$ ) dapat melihat nilai R yang ada di dalam tabel yaitu sebesar 0,776 berarti nilai R termasuk kategori (0,20 – 0,39),

<sup>78</sup> M. Iqbal Hasan. *Pokok-Pokok Materi Statistika 2 (Statistik Inferensif), Edisi Kedua*. (Jakarta: Bumi Aksara, 2008). hlm. 270-271.

maka keeratan hubungan antara jam kerja dan motivasi kerja serta pendapatan harian tergolong dalam kategori kuat, seperti dinyatakan oleh Dwi Prayitno dalam buku *Analisis Korelasi, Regresi dan Multivariate dengan SPSS* (2013) pada halaman berikut:

**Tabel IV.14**  
**Interpretasi Tingkat Korelasi<sup>79</sup>**

Interval	Tingkat hubungan
0,00 – 0,19	Sangat lemah
0,20 – 0,39	Lemah
0,40 – 0,59	Cukup kuat
0,60 – 0,79	Kuat
0,80 – 1,00	Sangat kuat

## C. Pembahasan

### 1. Pengaruh Jam Kerja terhadap Pendapatan Harian

Berdasar hasil penelitian regresi berganda, pengaruh jam kerja terhadap pendapatan harian dari uji t diperoleh  $t_{hitung} (8,455) > t_{tabel} (1.996)$  yang berarti jam kerja secara parsial berpengaruh positif terhadap pendapatan harian.

Paparan hasil penelitian ini sesuai dengan penjabaran sebelumnya bahwa semakin banyak jam kerja yang digunakan berarti pekerjaan yang dilakukan semakin produktif. Dalam hal ini, apabila jam kerja seorang pengendara Go-

---

<sup>79</sup> Dwi Prayitno. *Analisis Korelasi, Regresi dan Multivariate dengan SPSS*. (Yogyakarta: Graha Media, 2013). hlm. 21.

Jek semakin cepat dalam menyelesaikan peran dan tugasnya untuk mengantar penumpang, maka pendapatan harian yang diperoleh pun semakin banyak.

Hasil penelitian ini juga selaras dengan hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Meta Trisnawati, dkk (2013) dengan judul **Pengaruh Modal Kerja, Tenaga Kerja dan Jam Kerja terhadap Pendapatan Nelayan Tradisional di Nagari Koto Taratak Kecamatan Sutera, Kabupaten Pesisir Selatan Sumatera Barat**. Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara jam kerja dengan pendapatan nelayan tradisional.

Dari hasil analisis penelitian diperoleh persamaan regresi  $\text{Log } Y = 0,965 + 0,762\text{Log}X_1 - 0,281\text{Log}X_2 + 0,441\text{Log}X_3 +$  dengan nilai sig. 0,000, 0,130 dan 0,003. Uji F dengan nilai sebesar 815,476 sig.  $0,000 < 0,05$ , menjelaskan ada hubungan positif antara jam kerja dengan pendapatan.

Berdasarkan pada hal-hal yang telah diuraikan di atas, jelas peneliti dapat berkesimpulan bahwa jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan harian yang mana sesuai dengan hasil penelitian ini dan juga mendukung teori serta memperkuat hasil penelitian yang relevan.

## **2. Pengaruh Motivasi Kerja terhadap Pendapatan Harian**

Berdasarkan hasil penelitian analisis regresi berganda, pengaruh motivasi kerja terhadap pendapatan harian dari uji t diperoleh  $t_{\text{hitung}} (3,092) > t_{\text{tabel}} (1,996)$  dengan tingkat signifikansi 0,1 dapat disimpulkan bahwa motivasi kerja secara parsial berpengaruh positif terhadap pendapatan harian.

Paparan hasil penelitian ini sesuai dengan penjabaran sebelumnya bahwasalah satu faktor yang mempengaruhi pendapatan adalah motivasi. Menurut Sukmayanti, motivasi atau dorongan akan mempengaruhi jumlah penghasilanyang diperoleh. Semakin besar dorongan seseorang (baik dari faktor internal maupun eksternal) untuk melakukan pekerjaan menjadi pengendara Go-Jek, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.

Hasil penelitian ini juga selaras dengan hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan Sudaresti dan Yoyon Suryono (2015) dengan judul **Penguasaan Keterampilan dan Motivasi Kerja terhadap Tingkat Pendapatan Ibu Rumah Tangga di Desa Murtigading Bantul**. Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara motivasi kerja dengan pendapatan ibu rumah tangga peserta pelatihan eceng gondok usaha kecil dan menengah Luthfi Craft di Desa Murtigading Piring II, Bantul, DI Yogyakarta.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat kontribusi positif dan signifikan motivasi kerja terhadap tingkat pendapatan ibu rumah tangga peserta pelatihan eceng gondok usaha kecil dan menengah Luthfi Craft di Desa Murtigading Piring II, Sanden, Bantul. Besarnya kontribusi motivasi kerja sebesar 22,6%.

Berdasarkan pada hal-hal yang telah diuraikan di atas, jelas peneliti dapat berkesimpulan bahwamotivasi kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan harian yang mana sesuai dengan hasil penelitian ini dan juga mendukung teori serta memperkuat hasil penelitian yang relevan.

#### D. Keterbatasan Penelitian

Atas nama kejujuran, penelitian yang masih jauh dari kata sempurna ini tidak terlepas dari segala bentuk kesalahan dikarenakan peneliti menyadari betul adanya keterbatasan waktu, tenaga, biaya dan hal lain-lain, di antaranya:

1. Hanya mengangkat dua variabel bebas yaitu jam kerja dan motivasi kerja sebagai dua faktor yang mempengaruhi pendapatan pengendara Go-Jek. Meski kedua variabel itu dipilih peneliti karena lebih memperlihatkan sisi masalah dari objek yang diulas, tapi toh menurut peneliti sendiri, alasan tersebut masih dinilai terlalu subjektif. Untuk itu, dalam penelitian serupa nantinya, besar harapan bagi calon peneliti selanjutnya untuk mengangkat variabel bebas lain atau baru seperti lokasi bekerja, lama bekerja, usia, jenis kelamin, maupun amandemen regulasi mengenai eksistensi ojek yang siapa tahu diperbaiki oleh pemerintah di masa yang akan datang.
2. Penelitian ini hanya berfokus kepada satu perusahaan ojek *online* yang keberadaannya sudah termasyhur di Jakarta, yaitu Go-Jek. Meski begitu, sederet merek ojek *online* pesaing yang cukup fenomenal asli Indonesia seperti Blu-Jek, Lady Jek, Ojek Syar'i, Bang Jek dan sekawannya, layak untuk dipertimbangkan sebagai sasaran penelitian selanjutnya.
3. Terbatasnya waktu, tenaga, biaya dan hal lain-lain dalam menyelesaikan penelitian. Atas pertimbangan demi membahagiakan kedua orang tua dan mengejar cita-cita, akhirnya penelitian dengan menggunakan data primer ini dilakukan dengan waktu yang terbilang singkat, namun Alhamdulillah berhasil mencapai target 100 responden.

4. Beberapa penolakan dari para responden seperti alasan buru-buru, takut diwawancarai serta takut kehilangan order dari penumpang menyebabkan kurang lancarnya jalan dalam proses pengambilan data dengan teknik *accidental sampling*.
5. Mengulur waktu dan memberitakan alasan yang tidak pasti menyebabkan peneliti harus terus memburu anggota *snowball sampling* untuk dimintai pertanggungjawaban kuesioner yang dijanjikan akan dikembalikan. Suatu kali hingga jam 11 malam, peneliti pernah menunggu seorang pengendara Go-Jek muda di sekitar kampus UIN Syarif Hidayatullah, Ciputat untuk mengambil 18 kuesioner darinya.
6. Demi kemudahan pengisian dari responden serta mencapai target waktu, kuesioner yang disebar masih tergolong sederhana dengan pertanyaan yang tidak terlalu banyak, sehingga bagi peneliti, informasi masih dirasa banyak yang belum *tereksplore* dari para pengendara Go-Jek.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pengaruh jam kerja dan motivasi kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta, maka peneliti dapat mengambil kesimpulan bahwa:

1. Terdapat pengaruh positif jam kerja terhadap pendapatan harian. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi jam kerja dalam waktu sehari, maka semakin tinggi pendapatan harian yang diterima pengendara Go-Jek, dan sebaliknya.
2. Terdapat pengaruh positif motivasi kerja terhadap pendapatan harian. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi motivasi kerja, maka semakin tinggi pendapatan harian yang diterima pengendara Go-Jek, dan sebaliknya.

#### **B. Implikasi**

Berdasarkan dua poin di atas dari kesimpulan yang telah dikemukakan, bahwa terbukti dari uji statistika, terdapat pengaruh antara jam kerja dan motivasi kerja terhadap pendapatan harian pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta. Hal tersebut membuktikan bahwa jam kerja dan motivasi kerja merupakan segelintir faktor yang bisa menentukan besar kecilnya pendapatan harian yang diterima oleh para pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

Maka, implikasi dari penelitian ini adalah:

1. Upaya peningkatan jam kerja dapat dilakukan dengan bekerja sepanjang hari Senin – Jumat (*week day*) dan hari Sabtu – Minggu (*week end*). Tidak lupa juga dari waktu pagi, siang, sore hingga malam hari bila dirasa ingin menambah pendapatan. Plus, senantiasa selalu membawa *power bank* atau *charger* motor sebagai penunjang pekerjaan dalam rangka meningkatkan jam kerja.
2. Upaya peningkatan motivasi kerja bisa terdorong dari faktor internal seperti tanggung jawab untuk menafkahi keluarga dan faktor eksternal seperti diberi penghargaan karena *rating* tinggi dan komentar yang bagus dari penumpang serta merasa puas terhadap segala fasilitas dari perusahaan Go-Jek.

### **C. Saran**

Berdasarkan kesimpulan dan implikasi yang telah dikemukakan sebelumnya, maka setidaknya peneliti dapat memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Kepada mitra atau pengendara Go-Jek,.
  - Agar selalu memiliki motivasi kerja baik dari internal maupun eksternal. Pekerjaan mengojek merupakan pekerjaan yang halal dan begitu berarti dalam membantu kesulitan orang banyak. Juga, bukan pekerjaan terlarang atas alasan yang lagi-lagi, demi keamanan dan keselamatan.
  - Agar selalu siap menempuh jalanasing dan berupaya untuk menemukan jalan tikus bila suatu ketika penumpang membutuhkan waktu yang cepat karena terjebak kemacetan.

- Agar tidak pernah bosan untuk berkendara dengan bijak. *Pertama*, dalam memperhatikan rambu lalu lintas, seperti lampu merah dan tanda dilarang berhenti. *Kedua*, dalam memperhatikan cara berkendara, seperti menengok kaca spion dan menyalakan lampu sein bila ingin belok, tidak memasang kaca spion sebagai pajangan, tidak melihat layar *handphone* ketika motor tengah melaju, memperhatikan posisi jarak pengendara di belakang bila ingin melaju pelan atau mengambil lajur sebelah, dan masih banyak lagi.
2. Kepada perusahaan Go-Jek,
    - Agar selalu berkomitmen dalam menyejahterakan seluruh mitra kerja atau pengendara Go-Jek yang tidak hanya di Provinsi DKI Jakarta saja, namun untuk seluruh kota-kota besar di Indonesia.
  3. Kepada pemerintah daerah DKI Jakarta maupun pusat,
    - Agar memberikan pengubahan regulasi mengenai keberpihakannya kepada tukang ojek, dikarenakan pendapatan yang diterima bisa untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari. Yang paling terpenting, seperti diucap Seno Gumira Ajidarma, bahwa ojek adalah The Transporter.
  4. Kepada masyarakat luas,
    - Agar jangan ragu memanfaatkan kelebihan yang luar biasa dari jasa ojek.
  5. Kepada peneliti selanjutnya,
    - Agar dapat meneliti variabel maupun objek yang baru guna memperbaiki penelitian yang masih banyak cacat ini.
    - Agar penelitian ini bisa dipergunakan dengan bijak dan sebaik-baiknya.

## DAFTAR PUSTAKA

### Sumber Buku:

- Adisasmita, Rahardjo. 2014. *Manajemen Pembangunan Transportasi*. Jakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ajidarma, Seno Gumira. 2015. *Tiada Ojek di Paris*. Jakarta: Mizan.
- Bintarian, Suprihatin. 1982. *Ekonomi dan Koperasi*. Bandung: Ganesha Exact.
- Breman, Jan. 1980. *The Informal Sector in Research, Theory and Practice, Comparative Asian Studies Program Publication No. III*. Rotterdam: Erasmus University.
- Chung, Kae E. dan Meggison Leon C. 2003. *Organizational Behavior: Developing Managerial Skills*. New York: Harper & Row Publishers.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 2006. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Fahmi, Irham. 2001. *Kewirausahaan: Teori, Kasus dan Solusi*. Bandung: Alfabeta.
- Fahmi, Irham. 2013. *Kewirausahaan: Teori, Kasus dan Solusi*. Bandung: Alfabeta.
- Ghozali, Imam. 2009. *Ekonometrika Teori Konsep dan Aplikasi dengan SPSS17*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hariandja, Marihot Tua Efendi. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengadaan, Pengembangan, Pengkompensasian dan Peningkatan Produktivitas Pegawai*. Jakarta: Grasindo.
- Hasan, M. Iqbal. 2008. *Pokok-Pokok Materi Statistika 2 (Statistik Inferensif), Edisi Kedua*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia. 2007. *Meletakkan Kembali Dasar-Dasar Pembangunan Ekonomi yang Kokoh*. Jakarta: PP-ISEI dan CESS.

- Ikatan Akuntan Indonesia. 2007. *Standar Akuntansi Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Irawan dan Soeparmoko. 1981. *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta: BPFM UGM.
- Iriawan, Nur dan Septin Puji Astuti. 2006. *Mengolah Data Statistik dengan mudah menggunakan Minitab 14*. Yogyakarta: ANDI.
- Lembaga Kajian Mahasiswa UNJ. 2015. *Sepanjang Jalan Kota – editor: Rahmat Mustakim*. Jakarta: Pustaka Kaji.
- Manning Chris dan Tadjuddin Noer Effendi. 1991. *Urbanisasi, Pengangguran, dan Sektor Informal di Kota*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Marbum, B. N. 2003. *Kamus Manajemen*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Mantra, I. B. 2003. *Demografi Umum*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Mulyanto, Sumardi. 1982. *Sumber Pendapatan, Kebutuhan Pokok dan Perilaku Menyimpang*. Jakarta: Rajawali.
- Nachrowi, Nachrowi Djalal. 2002. *Penggunaan Teknik Ekonometri*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Nasution, M. N. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nicholson, Walter. 2001. *Teori Ekonomi Mikro: Prinsip Dasar dan Pengembangannya*. Jakarta, Grafindo.
- Noer, Zaini dan Usman Melayu. 2002. *Kebijakan Transportasi*. Jakarta: Simposium III FSTPT.
- Pasaribu, Rowland B. F. 1997. *Populasi dan Sampel*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Prayitno, Dwi. 2013. *Analisis Korelasi, Regresi dan Multivariate dengan SPSS*. Yogyakarta: Graha Media.
- Priyatno, Dwi. 2009. *Analisis Korelasi, Regresi, dan Multivariate dengan SPSS*. Yogyakarta : Gaha Media.
- Ramli, Rusli. 1997. *Sektor Informal di Perkotaan*. Jakarta: Indhill Co.
- Ratna, Sukmayanti. 2008. *Ilmu Pengetahuan Sosial*. Jakarta: Galaxy Puspa Mega.

- Sardiman, A. M. 2010. *Interaksi dan Motivasi Belajar Mengajar*. Jakarta: Penerbit Rajawali Pres.
- Sastrohadwiryo, Susanto. 2003. *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia: Pendekatan Administratif dan Operasional*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sethuraman, S. V. 1981. *The Urban Informal Sector in Developing Countries: Employment, Poverty and Environment*. Geneva: ILO.
- Siagian, P Sondang. 2008. *Manajemen Sumber Daya Manusia: Konsep, Teori dan Pengembangan dalam Konteks Organisasi Publik*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Simamora, Bilson. 2005. *Analisis Multivariat Pemasaran*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Simanjuntak, Payaman J. 1985. *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Lembaga Penerbit FE UI.
- Soeroso, Santoso. 2003. *Manajemen Sumber Daya Manusia di Rumah Sakit: Suatu Penekatan Sistem*. Jakarta: Penerbit Buku Kedokteran EGC.
- Sudjana. 2002. *Metode Statistika*. Bandung : Tarsito.
- Sugiyono. 2008. *Statistik untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Suhartanto, dkk. 2010. *Technopreneurship: Strategi Penting dalam Bisnis Berbasis Teknologi*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Sukirno, Sadono. 2006. *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*. Jakarta: Grafindo.
- Swasono, Sri-Edi. 2004. *Kebersamaan dan Asas Kekeluargaan: Mutualism dan Brotherhood*. Jakarta: UNJ Press, 2004.
- Tjiptoherijanto, Prijono. 1979. *Untaian Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta: LPFEUI.
- Todaro, Michael P dan Stephen C Smith. 2009. *Pembangunan Ekonomi edisi Kesembilan*. United Kingdom: Pearson Education Limited.
- Wijatno, Serian. 2012. *Entrepreneurship*. Jakarta: Salemba Empat.
- Wirakartakusumah, M. Djuhari. 1998. *Bayang-Bayang Ekonomi Klasik*. Jakarta: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

**Sumber Jurnal:**

- AKP, Rhamadhany. 2015. *Analisis Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum Kota Malang*. Malang, Jurnal Ilmiah Universitas Brawijaya.
- Candora. 2013. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengrajin Batik Kayu: Kasus pada Sentra Industri Kerajinan Batik Kayu di Dusun Kreet, Desa Sendangsari, Kecamatan Pajangan, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta*. Yogyakarta, Jurnal Ilmu Ekonomi.
- Firdausa, Rosetyadi Artistyan. 2012. *Pengaruh Modal Awal, Lama Usaha dan Jam Kerja terhadap Pendapatan Pedagang Kios di Pasar Bintoro Demak*. Semarang, Jurnal Ekonomika dan Bisnis.
- Nugraha, Nyoman Tri Arya dan A. A. I. N. Marhaeni. 2012. *Pengaruh Jam Kerja, Pengalaman Kerja dan Pendidikan terhadap Pendapatan Karyawan pada Industri Bordir di Kota Denpasar*. Denpasar, Jurnal Ekonomi Pembangunan FE Universitas Udayana.
- Sudaresti dan Yoyon Suryono. 2015. *Penguasaan Keterampilan dan Motivasi Kerja terhadap Tingkat Pendapatan Ibu Rumah Tangga di Desa Murtigading, Bantul*. Yogyakarta, Jurnal Pendidikan dan Pemberdayaan Masyarakat Volume 2 – Nomor 1, Maret 2015, (67-84).
- Trisnawati, Meta, dkk. 2013. *Pengaruh Modal Kerja, Tenaga Kerja, Jam Kerja terhadap Pendapatan Nelayan Tradisional di Nagari Koto Taratak Kecamatan Sutura Kabupaten Pesisir Selatan, Sumatera Barat*. Padang, Jurnal Ilmiah STKIP PGRI Sumatera Barat.

**Sumber Online:**

- Andri Donnal Putera, “Pengojek Berbasis Aplikasi Buka-bukaan Soal Order Fiktif untuk Raup Untung.” Diakses dari <http://megapolitan.kompas.com/read/2015/09/08/17263771/Pengojek.Berbasis.Aplikasi.Buka-bukaan.soal.Order.Fiktif.untuk.Raup.Untung>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 20.00.
- Eh Pedia. “Profil Nadiem Makarim, Pendiri Go-Jek.” Diakses dari <http://www.ehpedia.com/2015/07/nadiem-marakim-pendiri-gojek.html>, pada tanggal 30 Oktober 2015 pukul 16.00.
- Feni Freycinetia Fitriani, “7.000 Driver Gojek Dipecat Karena Kasus Order Fiktif.” Diakses dari <http://industri.bisnis.com/read/20151202/12/497716/7.000-driver-gojek-dipecat-karena-kasus-order-fiktif>, pada tanggal 10 Desember 2015 pukul 06.50.

- Gustaaf Kusno, “Asal Kata Istilah ‘Ojek’ #BahasakuIndonesia.” Diakses dari [http://www.kompasiana.com/gustaafkusno/asal-kata-istilah-ojek-bahasakuindonesia\\_54f40546745513902b6c842a](http://www.kompasiana.com/gustaafkusno/asal-kata-istilah-ojek-bahasakuindonesia_54f40546745513902b6c842a), pada tanggal 20 November 2015 pukul 20.40.
- Moh Ridwan. “Pendapatan Ojek ‘Online’ Terjun Bebas.” Diakses dari <http://www.sinarharapan.co/news/read/150928021/pendapatan-ojek-online-terjun-bebas>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 21.05.
- Susetyo Dwi Prihadi, “Nadiem: 7 Ribu Sopir Gojek Terlibat Order Fiktif.” Diakses dari <http://www.cnnindonesia.com/teknologi/20151202155246-185-95502/nadiem-7-ribu-sopir-gojek-terlibat-order-fiktif/>, pada tanggal 10 Desember 2015 pukul 07.00.
- UU Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.” Diakses dari <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/lt4a604fcfd406d/nprt/1060/uu-no-22-tahun-2009-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>, pada tanggal 7 November 2015 pukul 15.00.
- Vienna Channel, “Hitam Putih – 23 Februari 2015 – Ojek Kreatif – Gojek Part 1.” Diakses dari <https://www.youtube.com/watch?v=m0PF5CY87Dg>, pada tanggal 1 Oktober 2015 pukul 20.35.
- Wikipedia, “Ojek.” Diakses dari <https://id.wikipedia.org/wiki/Ojek>, pada tanggal 20 November 2015 pukul 19.20.
- Wikipedia, “35 Jam Kerja dalam Seminggu.” Diakses dari [https://id.wikipedia.org/wiki/35\\_jam\\_kerja\\_dalam\\_seminggu](https://id.wikipedia.org/wiki/35_jam_kerja_dalam_seminggu), pada tanggal 5 November 2015 pukul 08.42.
- Yodhia Antariksa, “Kenapa Tukang Ojek di Gojek Bisa Mendapatkan Income Hingga Rp 10 Juta per Bulan?” Diakses dari <http://strategimanajemen.net/2015/08/24/kenapa-tukang-ojek-di-gojek-bisa-mendapatkan-income-hingga-rp-10-juta-per-bulan/>, pada tanggal 8 Desember 2015 pukul 10.00.

### **Sumber Koran:**

- Rahmat Mustakim. 2015. “Ibukota Tak Lagi Lebih Kejam dari Ibu Tiri,” dalam rubrik Gen Sindo *Koran Sindo*, 17 Oktober 2015

# **LAMPIRAN – LAMPIRAN**

## Lampiran 1

### SURAT PERMOHONAN IZIN PENELITIAN

### KEPADA KANTOR GO-JEK



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI  
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220  
Telepon/Faximile : Rektor : (021) 4893854, PR I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV : 4893982  
BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4752180  
Bagian UHTP : Telepon. 4893726, Bagian Keuangan : 4892414, Bagian Kepegawaian : 4890536, Bagian HUMAS : 4898486  
Laman : [www.unj.ac.id](http://www.unj.ac.id)

Nomor : 3833/UN39.12/KM/2015  
Lamp. : -  
Hal : Permohonan Izin Mengadakan Penelitian  
untuk Penulisan Skripsi

10 Desember 2015

Yth. HRD Kantor Go-Jek  
JI. Kemang Selatan Raya No.99  
Jakarta Selatan 12730

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

Nama : Rahmat Mustakin  
Nomor Registrasi : 8105117986  
Program Studi : Pendidikan Ekonomi  
Fakultas : Ekonomi Universitas Negeri Jakarta  
No. Telp/HP : 085694549742

Dengan ini kami mohon diberikan ijin mahasiswa tersebut, untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka Penulisan Skripsi. Skripsi tersebut dengan judul :  
"Pengaruh Jam Kerja dan Motivasi Bekerja Terhadap Pendapatan Pengendara Go-Jek di Prov. DKI Jakarta"

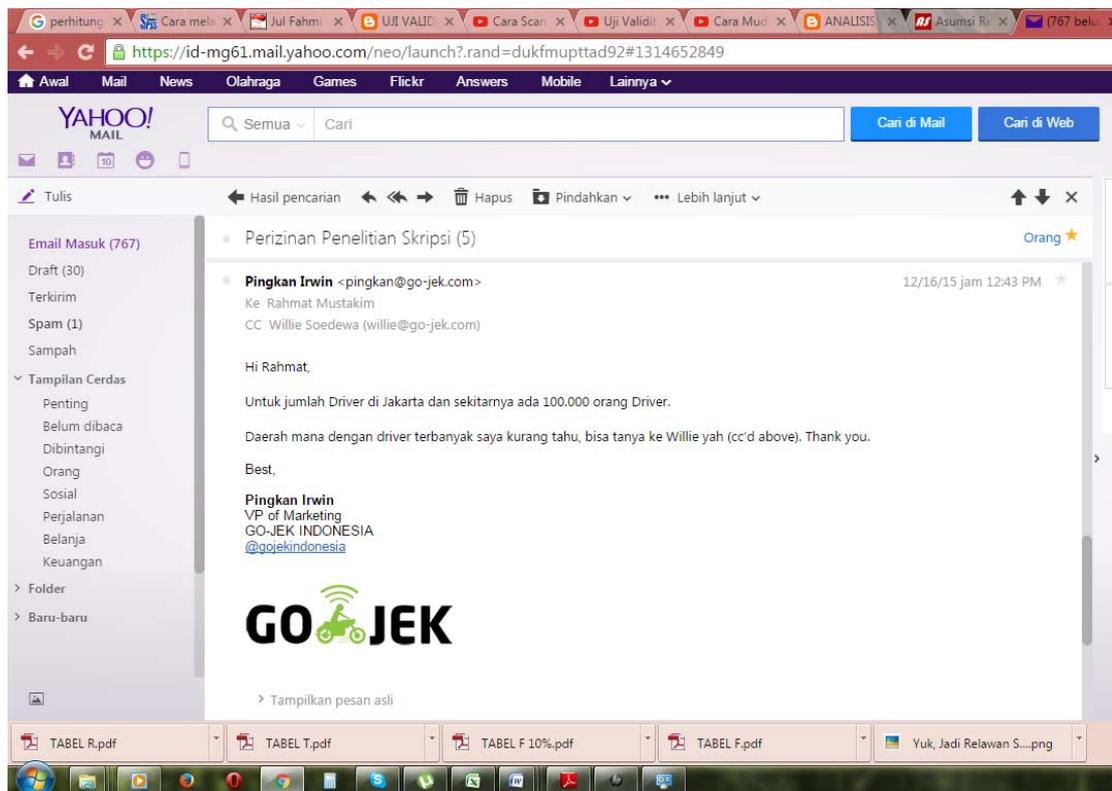
Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.

Kepala Biro Administrasi  
Akademik dan Kemahasiswaan  
  
Drs. Syaifullah  
NIP. 195702161984031001

Tembusan :  
1. Dekan Fakultas Ekonomi  
2. Kaprog / Jurusan Ekonomi dan Administrasi

## Lampiran 2

### SURAT ELEKTRONIK KETERANGAN PENELITIAN DARI KANTOR GO-JEK



### Lampiran 3

#### TABULASI DATA PENELITIAN

No	Pendapatan Pengendara Go-Jek/ hari (Y)	Jam Kerja/ hari (X1)	Motivasi Kerja (X2)
1	230000	16	32
2	220000	16	26
3	170000	12	32
4	220000	19	33
5	150000	9	27
6	150000	17	28
7	250000	22	28
8	150000	12	29
9	200000	21	28
10	150000	17	30
11	200000	18	29
12	140000	11	24
13	150000	12	35
14	150000	18	35
15	100000	12	29
16	69000	10	19
17	74000	9	25
18	95000	12	18
19	80000	11	23
20	125000	9	11
21	130000	10	25
22	150000	12	22
23	50000	8	23
24	60000	5	26
25	100000	8	22
26	50000	5	24
27	170000	18	21
28	125000	13	23
29	110000	13	36
30	145000	14	37
31	200000	20	27
32	125000	11	26
33	125000	10	19

No	Pendapatan Pengendara Go-Jek (Y)	Jam Kerja (X1)	Motivasi Kerja (X2)
34	120000	11	21
35	150000	13	34
36	50000	8	12
37	50000	17	17
38	75000	10	20
39	50000	9	30
40	100000	13	17
41	50000	6	15
42	70000	7	16
43	90000	13	22
44	50000	5	23
45	75000	14	13
46	75000	13	14
47	50000	14	21
48	50000	8	15
49	95000	10	24
50	75000	10	20
51	125000	9	27
52	25000	7	25
53	25000	6	33
54	60000	6	28
55	25000	4	29
56	125000	15	30
57	135000	16	34
58	115000	12	38
59	100000	19	26
60	90000	10	18
61	100000	14	24
62	140000	15	32
63	95000	11	25
64	150000	14	31
65	90000	11	16
66	140000	9	31
67	130000	15	20
68	100000	11	26
69	125000	12	31
70	75000	7	27
<b>TOTAL</b>	<b>7858000</b>	<b>834</b>	<b>1757</b>

**Lampiran 4****DATA ALASAN MENJADI PENGENDARA GO-JEK**

## Lampiran 5

### KUESIONER PENELITIAN UJI COBA

Yth, Bapak/Ibu

Selamat Pagi/Siang/Sore/Malam

Assalamualaikum Wr.Wb.

Saya merupakan mahasiswa S1 Program Studi Pendidikan Ekonomi, Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta (UNJ) angkatan 2011 yang sedang menyusun skripsi mengenai pengaruh jam kerja dan motivasi kerja terhadap pendapatan. Tujuan dilakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh jam kerja dan motivasi kerja terhadap pendapatan pengendara Go-Jek di Provinsi DKI Jakarta.

Hasil penelitian ini dapat digunakan bagi Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah DKI Jakarta serta Organisasi Angkutan Darat (Organda) untuk memihak kepada ojek sebagai salah satu alat krusial bagi segala kebutuhan masyarakat, untuk tujuan mengantar orang atau barang dan keperluan lain. Juga kepada perusahaan Go-Jek, agar senantiasa memperhatikan kesejahteraan dan kedisiplinan mitra-mitra kerjanya, supaya selalu tertib dalam berkendara dan berlalu lintas, juga memberikan jasa yang selalu menyenangkan kepada penumpang.

Saya membutuhkan informasi sebagai data penelitian. Saya mohon kesediaan Anda untuk mengisi kuisisioner ini. Semua jawaban yang Anda tulis akan membantu saya. Penelitian ini tidak akan mencapai sasaran apabila jawaban Anda tidak sesuai dengan apa yang ada pada diri Anda. Semua data akan dirahasiakan dan hanya digunakan untuk penelitian ini. Sebelum mengembalikan kuisisioner ini, mohon periksa kembali jawaban Anda, jangan sampai ada bagian yang terlewatkan. Atas bantuan dan kerja sama yang Anda berikan, saya ucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Wr.Wb.

Peneliti,

Rahmat Mustakim



### BAGIAN PERTAMA

1. Saya menjadi pengendara Go-Jek karena alasan :
  - a. Tidak memiliki pekerjaan → lanjut ke nomor 2
  - b. Menambah penghasilan di luar pekerjaan utama → lanjut ke nomor 4
  - c. Sebelumnya saya adalah tukang ojek pangkalan → lanjut ke nomor 7
  - d. Alasan lain ..... (diisi)

**(Diisi bila menjawab poin a)**

2. Saya belum punya pekerjaan karena :
  - a. Terkena PHK
  - b. Saya seorang pengangguran
  - c. Lulusan sarjana yang belum mendapat pekerjaan
  - d. Masih pelajar/ mahasiswa
  - e. Alasan lain ..... (diisi)
3. Rata-rata pendapatan saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari adalah :
  - a. 0 – 25.000 rupiah → Rp .....
  - b. 25.000 – 50.000 rupiah → Rp .....
  - c. 50.000 – 75.000 rupiah → Rp .....
  - d. 75.000 – 100.000 rupiah → Rp .....
  - e. Di atas 100.000 rupiah → Rp .....

**(Diisi bila menjawab poin b)**

4. Pekerjaan utama saya adalah :
  - a. Pegawai Negeri Sipil (PNS)
  - b. Karyawan swasta
  - c. Buruh serabutan
  - d. Wiraswasta
  - e. Pekerjaan lain ..... (diisi)
5. Gaji per bulan dari pekerjaan utama saya adalah :
  - a. Rp 500.000,00 – Rp 1.000.000,00
  - b. Rp 1.000.000,00 – Rp 1.500.000,00
  - c. Rp 1.500.000,00 – Rp 2.000.000,00
  - d. Rp 2.000.000,00 – Rp 2.700.000,00 (sudah UMP)
  - e. Di atas Rp 2.700.000,00
6. Rata-rata tambahan pendapatan saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari ialah :
  - a. 0 – 25.000 rupiah → Rp .....
  - b. 25.000 – 50.000 rupiah → Rp .....
  - c. 50.000 – 75.000 rupiah → Rp .....
  - d. 75.000 – 100.000 rupiah → Rp .....
  - e. Di atas 100.000 rupiah → Rp .....

**(Diisi bila menjawab poin c)**

7. Sebagai tukang ojek pangkalan, saya tertarik bergabung menjadi pengendara Go-Jek karena :
- Ingin meningkatkan penghasilan
  - Lebih dirasa terkoordinir dibanding ojek pangkalan
  - Direkrut oleh sesama teman ojek
  - Ingin maju mengikuti perkembangan teknologi
  - Alasan lain ..... (diisi)
8. Rata-rata jumlah orderan yang saya dapat ketika menjadi tukang ojek pangkalan dalam sehari adalah :
- 0 – 5 penumpang
  - 5 – 10 penumpang
  - 10 – 15 penumpang
  - 15 – 20 penumpang
  - Di atas 20 penumpang
9. Rata-rata pendapatan saya ketika menjadi tukang ojek pangkalan dalam sehari adalah :
- 0 – 25.000 rupiah
  - 25.000 – 50.000 rupiah
  - 50.000 – 75.000 rupiah
  - 75.000 – 100.000 rupiah
  - Di atas 100.000 rupiah
10. Rata-rata pendapatan saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari adalah :
- 0 – 25.000 rupiah → Rp .....
  - 25.000 – 50.000 rupiah → Rp .....
  - 50.000 – 75.000 rupiah → Rp .....
  - 75.000 – 100.000 rupiah → Rp .....
  - Di atas 100.000 rupiah → Rp .....
11. Rata-rata jumlah jam kerja saya dari **hari Senin sampai Jumat** ketika menjadi tukang ojek pangkalan adalah  jam.
12. Rata-rata jumlah jam kerja saya dari **hari Sabtu sampai Minggu** ketika menjadi tukang ojek pangkalan adalah  jam.

**(Dijawab untuk semua)**

13. Rata-rata jumlah orderan yang saya dapat **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari adalah :
- 0 – 5 penumpang
  - 5 – 10 penumpang
  - 10 – 15 penumpang
  - 15 – 20 penumpang
  - Di atas 20 penumpang
14. Rata-rata jumlah jam kerja dari **hari Senin sampai Jumat** saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari  
adalah  jam.
15. Rata-rata jumlah jam kerja dari **hari Sabtu sampai Minggu** saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari  
adalah  jam.

**BAGIAN KEDUA****Variabel Pendapatan**

No	Pernyataan	SS	S	RR	TS	STS
1	Menerima pengantaran order barang atau makanan bisa meningkatkan pendapatan saya					
2	Penumpang suka memberi uang tambahan karena saya mengetahui 'jalan tikus' di Jakarta					
3	Penumpang suka memberi uang tambahan karena saya mengendarai sepeda motor dengan memperhatikan rambu lalu lintas					
4	Penumpang suka memberi uang tambahan karena saya ramah ketika berkomunikasi dengan penumpang					
5	Sepeda motor yang saya gunakan boros bensin, sehingga mengurangi jumlah pendapatan saya					
6	Memiliki <i>holder</i> (tempat menaruh handphone di motor), membuat saya lebih cepat dalam mengambil order					
7	Pendapatan saya berkurang bila saya lupa membawa <i>power bank</i>					

### Variabel Jam Kerja

No	Pernyataan	SS	S	RR	TS	STS
1	Saya mengojek <i>full</i> pada hari Senin hingga Jumat					
2	Hari libur kerja (Sabtu dan Minggu) saya manfaatkan untuk mengojek					
3	Pagi hari menjadi waktu yang paling banyak untuk mendapatkan order penumpang					
4	Siang hari menjadi waktu yang paling sedikit untuk mendapatkan order penumpang					
5	Sore hari menjadi waktu yang paling banyak untuk mendapatkan order penumpang					
6	Malam hari menjadi waktu yang paling banyak untuk mendapatkan order penumpang					

### Variabel Motivasi Kerja

No	Pernyataan	SS	S	RR	TS	STS
1	Saya sudah memiliki istri dan anak yang harus dinafkahi dengan bekerja sebagai Go-Jek					
2	Saya tertantang menjadi pengendara Go-Jek karena merupakan pekerjaan baru bagi saya					
3	Saya rela dipanggil 'tukang ojek' karena menjadi pengendara Go-Jek					
4	Pemberian <i>rating</i> yang tinggi dari penumpang bisa memacu saya untuk giat bekerja					
5	Pemberian komentar negatif dari penumpang membuat saya tidak semangat dalam bekerja					
6	Saya merasa puas karena Go-Jek memberikan layanan kredit <i>smartphone</i>					
7	Saya paling senang bila penumpang membayar saya dengan sistem <i>cash</i>					
8	Saya tidak suka bila penumpang membayar saya dengan sistem kredit					
9	Saya tidak suka bila penumpang membayar saya dengan sistem <i>corporate poin</i>					
10	Saya puas dengan sistem bagi hasil dengan perusahaan Go-Jek sebesar 80:20					

**Terima Kasih atas kesediaan bantuannya untuk mengisi kuesioner ini**

**Harap diterima *souvenirnya*, semoga bermanfaat ☺**

## Lampiran 6

### KUESIONER FINAL

No. Responden : ..... (diisi oleh peneliti)  
 Nama : .....  
 Usia : .....  
 Asal Wilayah : Jakarta Utara/ Timur/ Selatan/ Pusat/ Barat\*

\*Keterangan: coret salah satu

#### Petunjuk Pengisian Bagian Pertama :

1. Jawablah pertanyaan di bawah ini sesuai hati nurani Anda.
2. Berikan tanda lingkaran pada jawaban yang sesuai menurut Anda.
3. Kriteria jawaban:  
A, B, C, D dan E

#### Petunjuk Pengisian Bagian Kedua :

1. Jawablah pertanyaan di bawah ini sesuai hati nurani Anda.
2. Berikan tanda ceklis (✓) pada jawaban yang sesuai menurut Anda.
3. Kriteria jawaban:
 

SS : Sangat Setuju	TS : Tidak Setuju
S : Setuju	STS : Sangat Tidak Setuju
RR : Ragu-Ragu	

### BAGIAN PERTAMA

1. Saya menjadi pengendara Go-Jek karena alasan :
  - a. Tidak memiliki pekerjaan → lanjut ke nomor 2
  - b. Menambah penghasilan di luar pekerjaan utama → lanjut ke nomor 4
  - c. Sebelumnya saya adalah tukang ojek pangkalan → lanjut ke nomor 7
  - d. Alasan lain ..... (diisi)

**(Diisi bila menjawab poin a)**

2. Saya belum punya pekerjaan karena :
  - a. Terkena PHK
  - b. Saya seorang pengangguran
  - c. Lulusan sarjana yang belum mendapat pekerjaan
  - d. Masih pelajar/ mahasiswa
  - e. Alasan lain ..... (diisi)
3. Rata-rata pendapatan saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari adalah :
  - a. 0 – 25.000 rupiah → Rp .....
  - b. 25.000 – 50.000 rupiah → Rp .....
  - c. 50.000 – 75.000 rupiah → Rp .....
  - d. 75.000 – 100.000 rupiah → Rp .....
  - e. Di atas 100.000 rupiah → Rp .....

**(Diisi bila menjawab poin b)**

4. Pekerjaan utama saya adalah :
  - a. Pegawai Negeri Sipil (PNS)
  - b. Karyawan swasta
  - c. Buruh serabutan
  - d. Wiraswasta
  - e. Pekerjaan lain ..... (diisi)
5. Gaji per bulan dari pekerjaan utama saya adalah :
  - a. Rp 500.000,00 – Rp 1.000.000,00
  - b. Rp 1.000.000,00 – Rp 1.500.000,00
  - c. Rp 1.500.000,00 – Rp 2.000.000,00
  - d. Rp 2.000.000,00 – Rp 2.700.000,00 (sudah UMP)
  - e. Di atas Rp 2.700.000,00
6. Rata-rata tambahan pendapatan saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari ialah :
  - a. 0 – 25.000 rupiah → Rp .....
  - b. 25.000 – 50.000 rupiah → Rp .....
  - c. 50.000 – 75.000 rupiah → Rp .....
  - d. 75.000 – 100.000 rupiah → Rp .....
  - e. Di atas 100.000 rupiah → Rp .....

**(Diisi bila menjawab poin c)**

7. Sebagai tukang ojek pangkalan, saya tertarik bergabung menjadi pengendara Go-Jek karena :
- Ingin meningkatkan penghasilan
  - Lebih dirasa terkoordinir dibanding ojek pangkalan
  - Direkrut oleh sesama teman ojek
  - Ingin maju mengikuti perkembangan teknologi
  - Alasan lain ..... (diisi)
8. Rata-rata jumlah orderan yang saya dapat ketika menjadi tukang ojek pangkalan dalam sehari adalah :
- 0 – 5 penumpang
  - 5 – 10 penumpang
  - 10 – 15 penumpang
  - 15 – 20 penumpang
  - Di atas 20 penumpang
9. Rata-rata pendapatan saya ketika menjadi tukang ojek pangkalan dalam sehari adalah :
- 0 – 25.000 rupiah
  - 25.000 – 50.000 rupiah
  - 50.000 – 75.000 rupiah
  - 75.000 – 100.000 rupiah
  - Di atas 100.000 rupiah
10. Rata-rata pendapatan saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari adalah :
- 0 – 25.000 rupiah → Rp .....
  - 25.000 – 50.000 rupiah → Rp .....
  - 50.000 – 75.000 rupiah → Rp .....
  - 75.000 – 100.000 rupiah → Rp .....
  - Di atas 100.000 rupiah → Rp .....
11. Rata-rata jumlah jam kerja saya dari **hari Senin sampai Jumat** ketika menjadi tukang ojek pangkalan adalah  jam.
12. Rata-rata jumlah jam kerja saya dari **hari Sabtu sampai Minggu** ketika menjadi tukang ojek pangkalan adalah  jam.

**(Dijawab untuk semua)**

13. Rata-rata jumlah orderan yang saya dapat **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari adalah :
- 0 – 5 penumpang
  - 5 – 10 penumpang
  - 10 – 15 penumpang
  - 15 – 20 penumpang
  - Di atas 20 penumpang
14. Rata-rata jumlah jam kerja dari **hari Senin sampai Jumat** saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari  
adalah  jam.
15. Rata-rata jumlah jam kerja dari **hari Sabtu sampai Minggu** saya **setelah menjadi pengendara Go-Jek** dalam sehari  
adalah  jam.

**BAGIAN KEDUA****Variabel Pendapatan**

No	Pernyataan	SS	S	RR	TS	STS
1	Menerima pengantaran order barang atau makanan bisa meningkatkan pendapatan saya					
2	Penumpang suka memberi uang tambahan karena saya mengetahui 'jalan tikus' di Jakarta					
3	Penumpang suka memberi uang tambahan karena saya mengendarai sepeda motor dengan memperhatikan rambu lalu lintas					
4	Penumpang suka memberi uang tambahan karena saya ramah ketika berkomunikasi dengan penumpang					
5	Sepeda motor yang saya gunakan boros bensin, sehingga mengurangi jumlah pendapatan saya					
6	Memiliki <i>holder</i> (tempat menaruh handphone di motor), membuat saya lebih cepat dalam mengambil order					
7	Pendapatan saya berkurang bila saya lupa membawa <i>power bank</i>					

### Variabel Jam Kerja

No	Pernyataan	SS	S	RR	TS	STS
1	Saya mengojek <i>full</i> pada hari Senin hingga Jumat					
2	Hari libur kerja (Sabtu dan Minggu) saya manfaatkan untuk mengojek					
3	Pagi hari menjadi waktu yang paling banyak untuk mendapatkan order penumpang					
4	Siang hari menjadi waktu yang paling sedikit untuk mendapatkan order penumpang					
5	Sore hari menjadi waktu yang paling banyak untuk mendapatkan order penumpang					
6	Malam hari menjadi waktu yang paling banyak untuk mendapatkan order penumpang					

### Variabel Motivasi Kerja

No	Pernyataan	SS	S	RR	TS	STS
1	Saya sudah memiliki istri dan anak yang harus dinafkahi dengan bekerja sebagai Go-Jek					
2	Saya tertantang menjadi pengendara Go-Jek karena merupakan pekerjaan baru bagi saya					
3	Saya rela dipanggil 'tukang ojek' karena menjadi pengendara Go-Jek					
4	Pemberian <i>rating</i> yang tinggi dari penumpang bisa memacu saya untuk giat bekerja					
5	Pemberian komentar negatif dari penumpang membuat saya tidak semangat dalam bekerja					
6	Saya merasa puas karena Go-Jek memberikan layanan kredit <i>smartphone</i>					
7	Saya paling senang bila penumpang membayar saya dengan sistem <i>cash</i> , dibanding kredit dan Corporate Poin					
8	Saya puas dengan sistem bagi hasil dengan perusahaan Go-Jek sebesar 80:20					

**Terima Kasih atas kesediaan bantuannya untuk mengisi kuesioner ini**

**Harap diterima *souvenir*nya, semoga bermanfaat ☺**

**Lampiran 7****UJI VALIDITAS**

		X2
X2	Pearson Correlation	1
	Sig. (2-tailed)	
	N	30
1	Pearson Correlation	.353
	Sig. (2-tailed)	.056
	N	30
2	Pearson Correlation	.780
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
3	Pearson Correlation	.716
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
4	Pearson Correlation	.720
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
5	Pearson Correlation	.759
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
6	Pearson Correlation	.762
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
7	Pearson Correlation	.683
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30
8	Pearson Correlation	-.086
	Sig. (2-tailed)	.653
	N	30
9	Pearson Correlation	.053
	Sig. (2-tailed)	.779
	N	30
10	Pearson Correlation	.665
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	30

**Lampiran 8****HASIL UJI VALIDITAS**

No.	r <sub>hitung</sub>	r <sub>tabel</sub>	Ket.
1	0.353	0.1982	Valid
2	0.780	0.1982	Valid
3	0.716	0.1982	Valid
4	0.720	0.1982	Valid
5	0.759	0.1982	Valid
6	0.762	0.1982	Valid
7	0.683	0.1982	Valid
8	-0.086	0.1982	Drop
9	0.053	0.1982	Drop
10	0.665	0.1982	Valid

### Lampiran 9

#### PERHITUNGAN SKOR INDIKATOR MOTIVASI KERJA

No.	Indikator	Jumlah butir	Jumlah skor	Rata-rata	Presentase
1	Tanggung Jawab	1	254	254	23%
2	Tantangan	1	230	230	20%
3	Kerelaan	1	227	227	20%
4	Penghargaan	2	391	195,5	17%
5	Kepuasan	3	655	218,3	20%
Jumlah		8	1757	1124,8	100%

### Lampiran 10

#### PERHITUNGAN SKOR SSUB INDIKATOR MOTIVASI KERJA

No	Indikator	Sub indikator	Jumlah butir	Jumlah skor	Rata-rata	Presentase
1	Tanggung Jawab	Mencari nafkah	1	254	254	14%
2	Tantangan	Pekerjaan baru	1	230	230	13%
3	Kerelaan	Rela dipanggil dengan sebutan 'tukang ojek'	1	227	227	13%
4	Penghargaan	Pemberian <i>rating</i>	1	227	227	13%
		Pemberian komentar	1	164	164	9%
5	Kepuasan	Pemberian kredit <i>smartphone</i>	1	224	224	13%
		Sistem pembayaran dengan cash, Go-Jek credit dan corporate pin	1	223	223	13%
		Sistem bagi hasil pendapatan 80:20	1	198	198	12%
Jumlah			8	1757	1757	100%

## Lampiran 11

### PERHITUNGAN DISTRIBUSI FREKUENSI DAN GRAFIK HISTOGRAM VARIABEL Y (PENDAPATAN)

Statistics		
Pendapatan Pengendara Go-Jek		
N	Valid	70
	Missing	0
Mean		112257.14
Median		105000.00
Mode		50000 <sup>a</sup>
Std. Deviation		51632.112
Variance		2665874948.240
Range		225000
Minimum		25000
Maximum		250000
Sum		7858000

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Distribusi Frekuensi Variabel Pendapatan Pengendara Go-Jek (Y)

#### 1. Menentukan Rentang

$$\begin{aligned} \text{Rentang} &= \text{Data terbesar} - \text{data terkecil} \\ &= 250000 - 25000 \\ &= 225000 \end{aligned}$$

#### 2. Banyaknya Interval Kelas

$$\begin{aligned} K &= 1 + (3,3) \text{ Log } n \\ &= 1 + (3,3) \log 70 \\ &= 1 + (3,3) 1,84 \\ &= 1 + 6,09 \\ &= 7,09 \text{ (dibulatkan menjadi 7)} \end{aligned}$$

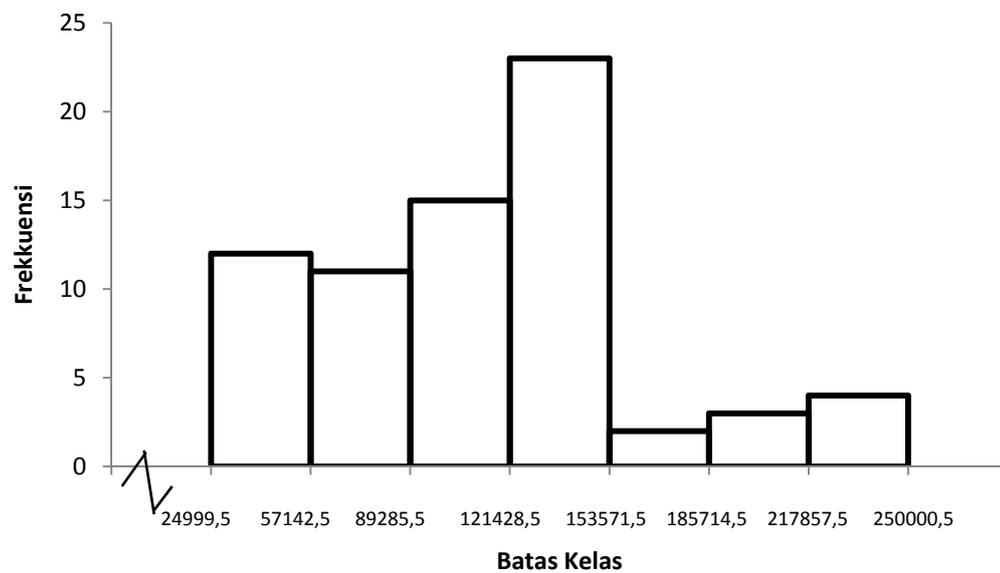
#### 3. Panjang Kelas Interval

$$\begin{aligned} P &= \frac{250000}{7} \\ &= 32142,86 \text{ (ditetapkan menjadi 32143)} \end{aligned}$$

## 4. Tabel Distribusi Frekuensi

Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Frek. Absolut	Frek. Relatif
25000 – 57142	24999,5	57142,5	12	17.1%
57143 – 89285	57142,5	89285,5	11	15.7%
89286 – 121428	89285,5	121428,5	15	21.4%
121429 – 153571	121428,5	153571,5	23	32.9%
153572 – 185714	153571,5	185714,5	2	2.9%
185715 – 217857	185714,5	217857,5	3	4.3%
217858 – 250000	217857,5	250000,5	4	5.7%
Jumlah			70	100%

## 5. Grafik Histogram



## Lampiran 12

### PERHITUNGAN DISTRIBUSI FREKUENSI DAN GRAFIK HISTOGRAM VARIABEL $X_1$ (JAM KERJA)

N	Valid	70
	Missing	0
Mean		11.91
Median		12.00
Mode		12
Std. Deviation		4.124
Variance		17.007
Range		18
Minimum		4
Maximum		22
Sum		834

Distribusi Frekuensi Variabel Jam Kerja ( $X_1$ )

#### 1. Menentukan Rentang

$$\begin{aligned} \text{Rentang} &= \text{Data terbesar} - \text{data terkecil} \\ &= 22 - 4 \\ &= 18 \end{aligned}$$

#### 2. Banyaknya Interval Kelas

$$\begin{aligned} K &= 1 + (3,3) \text{ Log } n \\ &= 1 + (3,3) \log 70 \\ &= 1 + (3,3) 1,84 \\ &= 1 + 6,09 \\ &= 7,09 \text{ (dibulatkan menjadi 7)} \end{aligned}$$

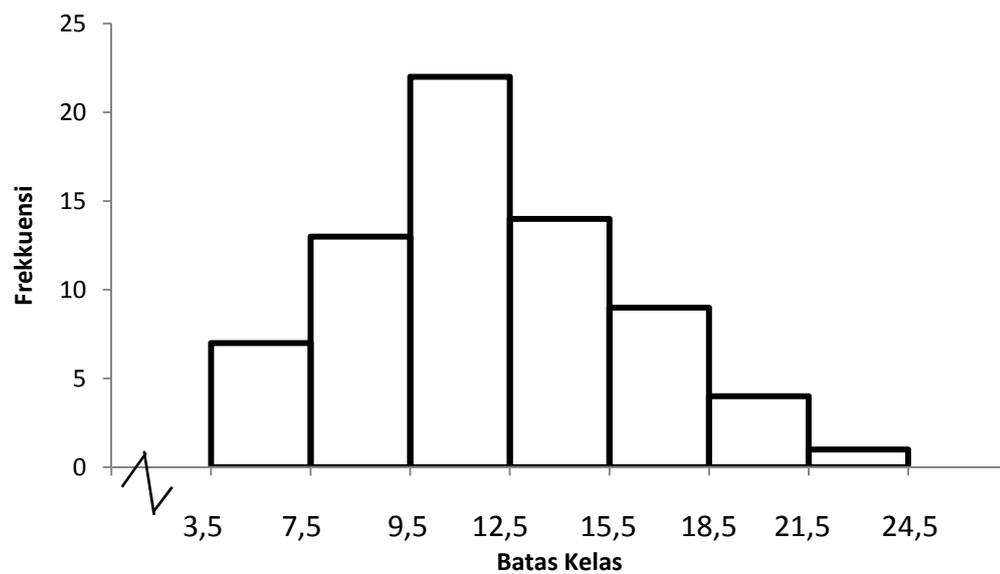
#### 3. Panjang Kelas Interval

$$\begin{aligned} P &= \frac{18}{7} \\ &= 2,57 \text{ (ditetapkan menjadi 3)} \end{aligned}$$

## 4. Tabel Distribusi Frekuensi

Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Frek. Absolut	Frek. Relatif
4 – 6	3,5	7,5	7	10.0%
7 – 9	7,5	9,5	13	18.6%
10 – 12	9,5	12,5	22	31.4%
13 – 15	12,5	15,5	14	20.0%
16 – 18	15,5	18,5	9	12.9%
19 – 21	18,5	21,5	4	5.7%
22 – 24	21,5	24,5	1	1.4%
Jumlah			70	100%

## 5. Grafik Histogram



### Lampiran 13

#### PERHITUNGAN DISTRIBUSI FREKUENSIDAN GRAFIK HISTOGRAM VARIABEL X<sub>2</sub> (MOTIVASI KERJA)

N	Valid	70
	Missing	0
Mean		25.10
Median		25.50
Mode		26
Std. Deviation		6.409
Variance		41.077
Range		27
Minimum		11
Maximum		38
Sum		1757

Distribusi Frekuensi Variabel Motivasi Kerja (X<sub>2</sub>)

#### 1. Menentukan Rentang

$$\begin{aligned} \text{Rentang} &= \text{Data terbesar} - \text{data terkecil} \\ &= 38 - 11 \\ &= 27 \end{aligned}$$

#### 2. Banyaknya Interval Kelas

$$\begin{aligned} K &= 1 + (3,3) \text{ Log } n \\ &= 1 + (3,3) \text{ log } 70 \\ &= 1 + (3,3) 1,84 \\ &= 1 + 6,09 \\ &= 7,09 \text{ (dibulatkan menjadi 7)} \end{aligned}$$

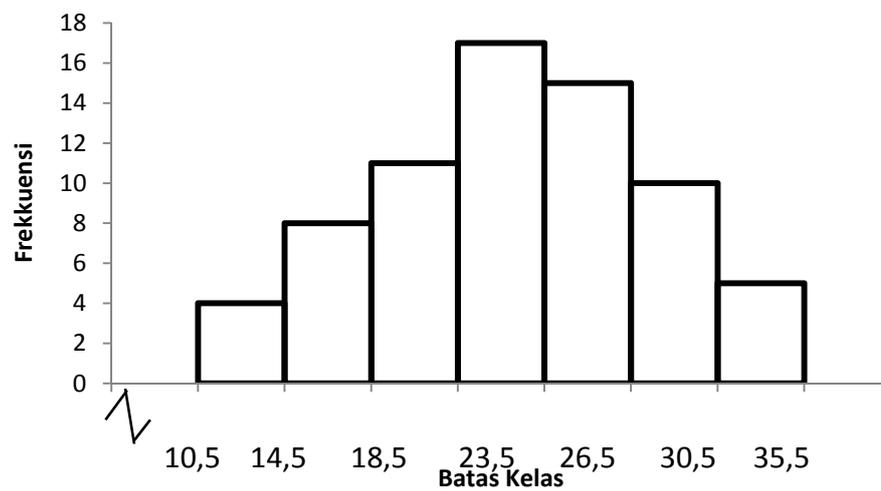
#### 3. Panjang Kelas Interval

$$\begin{aligned} P &= \frac{27}{7} \\ &= 3,86 \text{ (ditetapkan menjadi 4)} \end{aligned}$$

## 4. Tabel Distribusi Frekuensi

Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Frek. Absolut	Frek. Relatif
11 – 14	10,5	14,5	4	5.7%
15 – 18	14,5	18,5	8	11.4%
19 – 23	18,5	23,5	11	15.7%
23 – 26	23,5	26,5	17	24.3%
27 – 30	26,5	30,5	15	21.4%
31 – 35	30,5	35,5	10	14.3%
35 – 38	35,5	38,5	5	7.1%
Jumlah			70	100%

## 5. Grafik Histogram



## Lampiran 14

### UJI NORMALITAS DATA

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

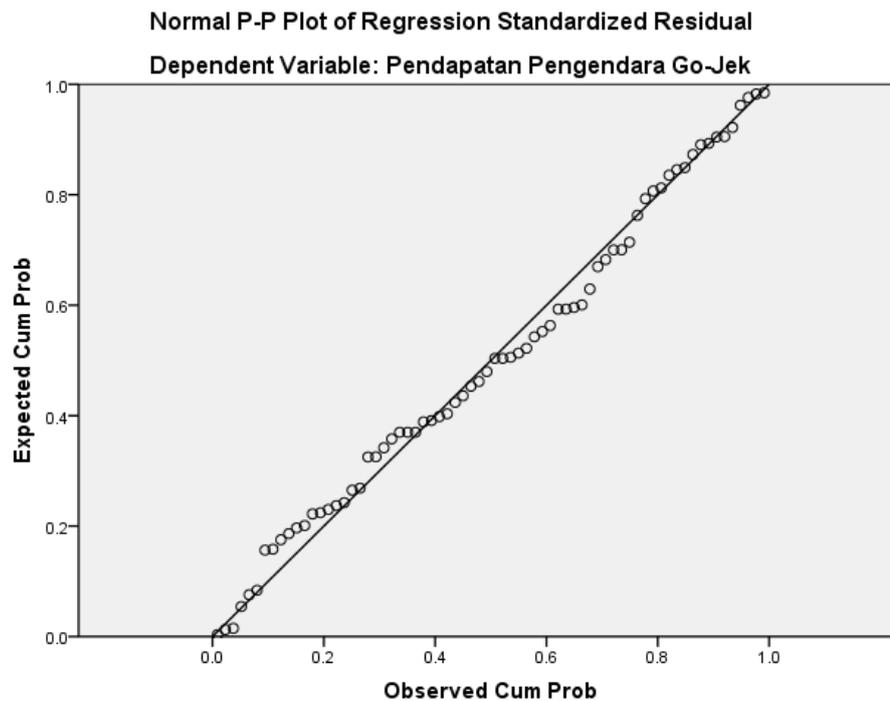
		PendapatanPengendara Go-Jek	Jam Kerja	MotivasiKerja
N		70	70	70
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	112257.14	11.91	25.10
	Std. Deviation	51632.112	4.124	6.409
Most Extreme	Absolute	.104	.092	.056
Differences	Positive	.104	.092	.040
	Negative	-.071	-.048	-.056
Kolmogorov-Smirnov Z		.869	.767	.467
Asymp. Sig. (2-tailed)		.437	.598	.981

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

## Lampiran 15

### UJI NORMALITAS PROBABILITY PLOT



## Lampiran 16

### UJI LINEARITAS

#### Y atas X1

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
PendapatanPengendara Go-Jek * Jam Kerja	Between	(Combined)	128629782142.857	18	7146099007.937	6.589	.000
	Groups	Linearity	100476683733.792	1	100476683733.792	92.638	.000
		Deviation from Linearity	28153098409.066	17	1656064612.298	1.527	.123
		Within Groups	55315589285.714	51	1084619397.759		
Total			183945371428.571	69			

#### Y atas X2

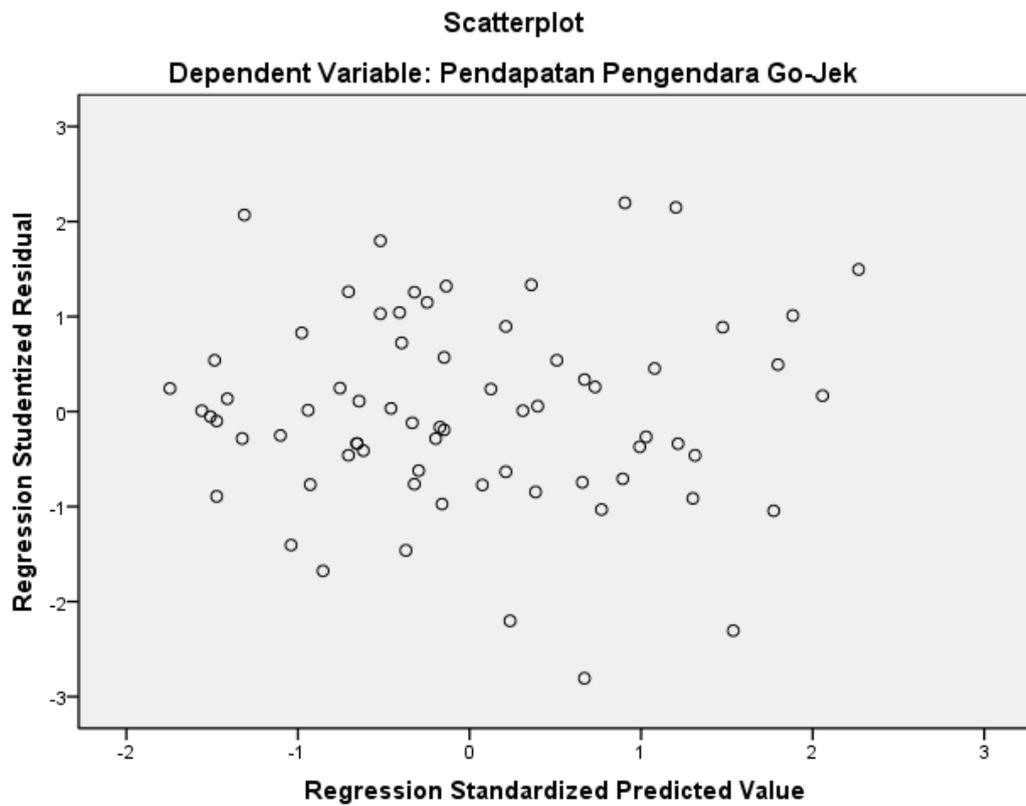
ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
PendapatanPengendara Go-Jek * MotivasiKerja	Between	(Combined)	67923288095.238	27	2515677336.861	.911	.595
	Groups	Linearity	32959140189.818	1	32959140189.818	11.931	.001
		Deviation from Linearity	34964147905.420	26	1344774919.439	.487	.973
		Within Groups	116022083333.333	42	2762430555.556		
Total			183945371428.571	69			

**Lampiran 17****UJI MULTIKOLINEARITAS**

<b>Coefficients<sup>a</sup></b>			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Jam Kerja	.931	1.074
	MotivasiKerja	.931	1.074

a. Dependent Variable: PendapatanPengendara Go-Jek

**Lampiran 18****UJI KETEROSKEDASTISITAS**

## Lampiran 19

### UJI HIPOTESIS

#### Variables Entered/Removed<sup>b</sup>

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	MotivasiKerja, Jam Kerja <sup>a</sup>	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: PendapatanPengendara Go-Jek

#### Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.776 <sup>a</sup>	.603	.591	33018.429

a. Predictors: (Constant), MotivasiKerja, Jam Kerja

#### ANOVA<sup>b</sup>

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	110900853669.647	2	55450426834.823	50.862	.000 <sup>a</sup>
	Residual	73044517758.925	67	1090216682.969		
	Total	183945371428.571	69			

a. Predictors: (Constant), MotivasiKerja, Jam Kerja

b. Dependent Variable: PendapatanPengendara Go-Jek

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

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-38229.811	17799.250		-2.148	.035
	Jam Kerja	8444.493	998.723	.674	8.455	.000
	MotivasiKerja	1987.126	642.630	.247	3.092	.003

a. Dependent Variable: PendapatanPengendara Go-Jek

## Lampiran 20

DAFTAR ANGGOTA *SNOWBALL* SAMPLING

No. Responden	Nama Anggota	Nama Pengendara Go-Jek	Total Responden
1	Setiadi Gunawan	Ondy Renanda Banjarnahor	5
2		Bambang Satrio Utomo	
3		Rudiyanto	
4		Ramdani	
5		Faida Harahap	
6	Kenari Monica	Didit	2
7		Januar	
8	Restu Yuniati	Edi Jayani	3
9		T Ramzi Bur	
10		Dendi Dwi Surya Jaya	
11	Adi Nurachman	Wahyuri	4
12		Joko Hartoyo	
13		Iskandar Wijaya	
14		Yudistira Rangga Saputra	
15	M Iqbal Fauzan	Siswanto	2
16		Ismiyanto	
17	Rahmat Romansah	Kasman	2
18		Andi Wilianto	
19	Fitriah Sugiarti	Sutrisno (nino)	8
20		Irfan Ahmad	
21		Asep Komarudin	
22		Sudarminto	
23		Sutrisno	
24		Hariz Rizki	
25		Sukarna Ukar	
26		Evi Herliani	
27	Rahmi Hidayati	Imadudin	5
28		Dzikri	
29		Ahmat	
30		Ajie S	
31		Madun	
32	Deasy Susanti	Sohib	5
33		Dimas P	
34		Wahyudin	
35		Syafei	
36		Umar Said	
37	Gregorius Prasetyo Nugroho	Dwiyanto	3
38		Sartono	
39		Rijal	

<b>No. Responden</b>	<b>Nama Anggota</b>	<b>Nama Pengendara Go-Jek</b>	<b>Total Responden</b>
40	Dwi Kurniasari	Muhammad Fadli	6
41		Wahyu	
42		Ramadhan	
43		Ahmad Fauzi	
44		Raffi	
45		Komar	
46	Septian Fachri Ichsani	Masmur Syamin	5
47		Kusnandar	
48		Rohadi	
49		Fauzan S	
50		Kusdiantoro	
51	Mawarrizki Syamsi	Rangga Dipta Pamungkas	4
52		Erickson Ferdynan Anwar	
53		Agung	
54		Wawan Darmawan	
55	Ambar Anjasworo Putri	Kevin	4
56		Wahyu	
57		Tian	
58		Ijal	
59	Jasir Alahudin	Bay	2
60		Rio	
61	Dyah Ayu Astaningtyas	Rahmat Saleh	5
62		Muhammad Rizki Hamdani	
63		Ames Deddy	
64		Ahmad Zen	
65		Abdul Majib	
66	Imam Ghazali (Go-Jek)	Sofyan	17
67		Amiludin	
68		M Reza Rizaldi	
69		Ibnu Mas'ud	
70		Agus Salim	
71		Irfansyah	
72		Irpan Nadi	
73		Mustafa Kamal	
74		Nur Jaman	
75		Hadi Irawan	
76		Rudi Hartoni	
77		Anwar Sadat	
78		Iwan	
79		Agus Salim	
80		Firmansyah	
81		Azhari	
82		Ahmad Syatiri	

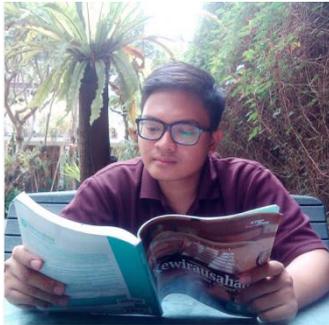
No. Responden	Nama Anggota	Nama Pengendara Go-Jek	Total Responden
83	Ayu Pitri Indah	Amir	3
84		Iwan Wijaya	
85		Achmad Fadillah	

### Lampiran 21

#### DAFTAR ANGGOTA ACCIDENTAL SAMPLING

No. Responden	Domisili	Nama Pengendara Go-Jek	Total Responden
86	Jakarta Timur	Muhammad Nurdin	6
87		Maryadi	
88		Adi Arianto	
89		Amirulin	
90		Ma'ruf	
91		M. Syukur	
92	Jakarta Selatan	Asep Yuan	8
93		Imam Ghazali	
94		Abdul Kosim	
95		Harry Suherlan	
96		Aang R	
97		Dedi Drevi	
98		Abdul Kodir	
99		Ahmad Fahmi	
100	Jakarta Barat	Muhammad Saleh	1
<b>TOTAL</b>			<b>15</b>

## RIWAYAT HIDUP



**Rahmat Mustakim. 8105117986.** Lahir dan besar di kota metropolitan Jakarta, tertanggal 3 Mei 1993. Puji syukur Alhamdulillah, Sarjana Pendidikan Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Jakarta (UNJ) ini merupakan penerima beasiswa Yayasan Beasiswa Jakarta (YBJ) sejak 2013. Diakhir masa studinya juga berkesempatan memperoleh beasiswa Data Print.

Putrakedua sekaligus terakhir ini terlahir oleh pasangan kaum urban dari dua kultur Jawa utara dan selatan yang berbeda, yaitu Suntoro, S.Sos (Pemalang, Jawa Tengah) dan Sumiyati (Sentolo, Yogyakarta). Maka terbentuklah karakter pribadi yang tercampur antara ‘keras’ dan ‘lembut’, hasil didikan mereka.

Memiliki hobi berkhayal sejak kecil. Baginya, modal satu-satunya tersebut adalah filsafat setia yang senantiasa dipegang teguh agar dapat *survive* dalam kehidupan yang fana ini. Sisanya, punya kelemahan di ingatan jangka pendek, rasa malas dan bosan yang sukar terhindar, sesekali juga tergantung *mood* ketika bekerja.

Bekal ilmu dan pengetahuan secara pemaksaan telah diperoleh melalui pendidikan formalnya, tahapannya adalah sebagai berikut:

- TK Assa’adiyah Attahiriyah VII Ciracas (1999)
- Lembaga Pendidikan Islam Baitut Taqwa (2000-2004)
- SDN 03 Pagi Ciracas (1999-2005)
- SMPN 9 Jakarta (2005-2008)
- SMAN 105 Jakarta (2008-2011)
- Program Studi Pendidikan Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Jakarta (2011-2016)

Mencintai dunia literasi lewat mata pelajaran Bahasa Indonesia sejak mengenyam di bangku Sekolah Dasar, membawanya bergabung dengan organisasi Lembaga Kajian Mahasiswa (LKM) UNJ selama 3 tahun kepengurusan. Pernah belajar jugadi Bilik Literasi Solo dan sempat bergabung dengan komunitas sastra @stomata\_.

Berkat kecintaannya pada literasi, buku kumpulan puisi tunggal pertamanya pun berhasil diterbitkan dengan judul *Kacamata* (2014). Pernah juga bergabung ke sejumlah buku antologi puisi dan esai, di antaranya *Cinta itu Bernama Indonesia* (2014), *Menjadi Indonesia* (2014), *Menggugah Semangat Nasionalisme Lewat Puisi* (2014), *70 Puisi Motivasi* (2015) dan *Dinamika Pasar Jakarta* (2015). Juga menjadi editor untuk buku *Sepanjang Jalan Kota* (2015) dan satu buku yang akan diterbitkan bertema transportasi, hasil karya penggiat LKM.

Sejumlah penghargaan dari menulis berhasil diraih, seperti:

- Juara 3 LKTI se-Jawa dan Bali, Untirta (2012)
- Juara 3 lomba esai bertema pendidikan, se-Indonesia versi PPWI (2013)
- Juara 1 Lomba Econo Channel Writing Monthly FE UNJ (2014)
- *Hardnews* terbaik di acara Gen Sindo Journalis Camp, Cibodas (2015)

Tulisan-tulisannya berupa esai maupun puisi diterbitkan oleh media cetak kampus di antaranya yaitu Buletin Kaji, Buletin Stomata, Buletin Ora Weruh dan Majalah Didaktika. Esai-esainya juga pernah diterbitkan melalui surat kabar nasional yaitu Koran Sindo dan Warta Kota. Sejumlah puisinya pernah diterbitkan juga melalui koran Indo Pos. Sebagian terbit di *blog* pribadi, sebagian lagi tersimpan di memori dan mesin ketik pribadi (Laptop Compaq).

Esainya yang pertama kali terbit di Koran Sindo dengan judul ‘Menulislah Selain Skripsi’, menceritakan kegelisahannya ketika menemukan segelintir mahasiswa yang ogah menulis dan mengagungkan skripsinya sebagai karya tulis satu-satunya

yang pernah digarap di kampus. Kritiknya sering kali disuarakan melalui tulisan, karena baginya dianggap lebih tulus dan beradab.

Penghujung masa kuliah dijalannya dengan memperoleh kesempatan bekerja di dua bidang kerja. *Pertama*, sebagai penulis kontributor untuk rubrik Gen Sindo di Koran Sindo. *Kedua*, sebagai pengajar mata pelajaran Kewirausahaan di SMK Mahadhika 3 Jakarta Timur. Semasa berkuliah, dibekali ilmu lapangan oleh PKL di Kantor Pos Jakarta Timur dan PKM di SMAN 83 Jakarta Utara.

Ke depan, masih ingin berjuang untuk terus menulis, memperoleh beasiswa untuk lanjut kuliah dan melakoni hidup dengan meninggalkan jejak bermanfaat di dunia, sampai tutup usia dengan bekal ilmu akhirat untuk memasuki Jannah-Nya. Buat saya, sebaik-baiknya manusia adalah yang mau berbagi, sebaik-baiknya tulisan adalah sekuntum puisi, dan sebaik-baiknya ucapan adalah terima kasih.

Bila ingin mengontak, dapat menghubungi:

- Email : [rahmatmustakim@rocketmail.com](mailto:rahmatmustakim@rocketmail.com)
- Twitter/ LINE/ IG : @ramstakim
- SMS/ WA : 0856 9454 9742