

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Deskripsi Data**

Deskripsi data hasil dari penelitian ditujukan guna memberikan gambaran umum mengenai hasil pengolahan data yang diperoleh dari tiga variabel penelitian. Berdasarkan jumlah variabel yang diteliti dan merujuk pada permasalahan maka deskripsi data dibagi menjadi tiga bagian sesuai dengan jumlah variabel yang diteliti. Variabel independen dalam penelitian ini adalah transportasi online, variabel intervening adalah pendapatan sedangkan variabel dependen adalah kesejahteraan. Hasil perhitungan deskriptif masing-masing variabel secara lengkap diuraikan sebagai berikut :

##### **1. Kesejahteraan (Y)**

Data kesejahteraan diperoleh secara primer yaitu melalui instrumen penelitian berupa kuisioner model skala likert dengan indikator pengeluaran rumah tangga, kesehatan, keadaan tempat tinggal, fasilitas tempat tinggal, pendidikan. Berdasarkan dari data yang terkumpul menghasilkan skor responden terendah 28 dan skor tertinggi 75. Dengan skor rata-rata ( $\bar{Y}$ ) sebesar 51,19 Varians ( $S^2$ ) sebesar 111,69 dan simpangan baku (SD) sebesar 10,57

Data yang didapatkan menghasilkan distribusi frekuensi data pemahaman dapat dilihat di bawah ini. Dimana rentang skor sebesar 47, banyaknya kelas interval adalah 7,6 dibulatkan menjadi 8 dengan perhitungan  $1 + 3,3 \text{ Log}100$  dan panjang

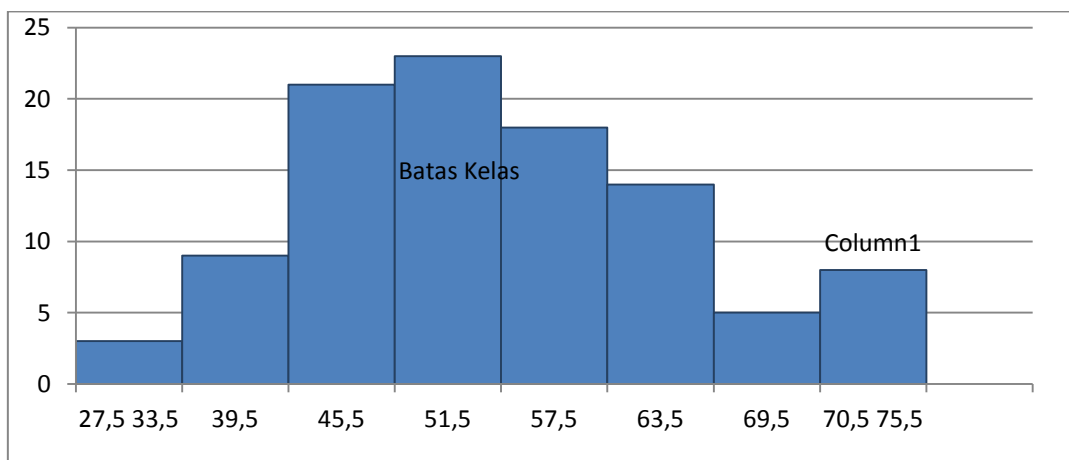
interval kelas adalah 5,8 dibulatkan menjadi 6 (proses perhitungan terdapat pada lampiran)

**Tabel IV.I**  
**Distribusi Frekuensi Kesejahteraan**

No.	Interval Kelas	Batas Bawah	Batas Atas	Frekuensi Absolut	Frekuensi Relatif
1	28– 33	27,5	33,5	3	3%
2	34– 39	33,5	39,5	9	9%
3	40– 45	39,5	45,5	21	21%
4	46– 51	45,5	51,5	23	23%
5	52– 57	51,5	57,5	18	18%
6	58 –63	57,5	63,5	13	13%
7	64–69	63,5	69,5	5	5%
8	70-75	70,5	75,5	8	8%
	Jumlah			100	100%

*Sumber: Data diolah oleh peneliti tahun 2018*

Berdasarkan tabel IV.4 diatas, terlihat bahwa frekuensi absolute terbesar yaitu sebanyak 23 responden berada pada kelas ke 4 yaitu pada rentang 46 – 51 sebesar 23%. Untuk mempermudah penafsiran tabel distribusi frekuensi kesejahteraan, berikut peneliti sajikan dalam bentuk grafis histogram pada grafik berikut ini



**Gambar IV.1**  
**Histogram Kesejahteraan**

Berdasarkan grafik histogram dapat dilihat bahwa frekuensi tertinggi kesejahteraan yaitu 23 yang terletak pada interval kelas ke-4 (empat) yaitu antara 46-51. Sedangkan frekuensi terendah adalah 3 terletak pada interval kelas ke-1 (satu) yaitu antara 28-33.

## 2. Transportasi Online (X)

Data Transportasi Online diperoleh melalui proses pengisian kuesioner yang disebar kepada 100 responden pengemudi transportasi online di DKI Jakarta yang terdiri dari 23 pernyataan menggunakan skala likert yang telah melalui proses validitas dan reabilitas. Transportasi Online dapat diukur dengan beberapa indikator yaitu : lingkungan kerja, teknologi, organisasi, dan motivasi

Berdasarkan dari data yang terkumpul dan diolah menggunakan SPSS versi 22 menghasilkan skor responden terendah 42 dan skor tertinggi 111. Dengan skor rata-rata ( $\bar{Y}$ ) sebesar 77,56. Varians ( $S^2$ ) sebesar 232,79 dan simpangan baku (SD) sebesar 15,25.

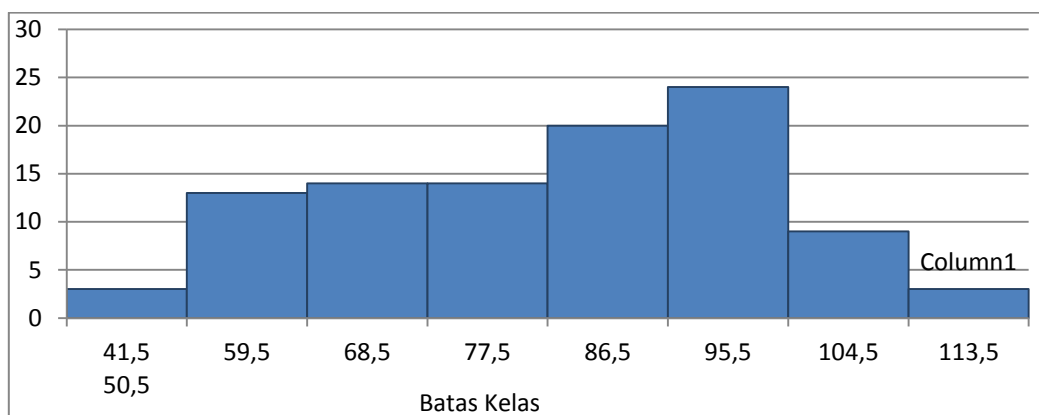
Distribusi data variabel transportasi online, dimana rentang skor adalah 69, banyak kelas interval (K) 7,6 dibulatkan menjadi 8 didapatkan dari proses menghitung dengan menggunakan rumus Struges ( $K = 1 + 3,3 \log n$ ), dan panjang kelas adalah 8,6 dibulatkan menjadi 9. Dibawah ini dapat dilihat distribusi frekuensi data dari transportasi online:

**Tabel IV.2**  
**Distribusi Frekuensi Transportasi Online**

Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Fr. Absolute	Fr. Relative (%)
42-50	41,5	50,5	3	3%
51-59	50,5	59,5	13	13%
60-68	59,5	68,5	14	14%
69-77	68,5	77,5	14	14%
78-86	77,5	86,5	20	20%
87-95	86,5	95,5	24	24%
96-104	95,5	104,5	9	9%
105-113	104,5	113,5	3	3%
Jumlah			100	100%

*Sumber: Data diolah tahun 2018*

Berdasarkan tabel IV.4 diatas, terlihat bahwa frekuensi absolute terbesar yaitu sebanyak 24 responden berada pada kelas ke 6 yaitu pada rentang 87 – 95 sebesar 24%. Untuk mempermudah penafsiran tabel distribusi frekuensi transportasi online, berikut peneliti sajikan dalam bentuk grafis histogram pada grafik berikut ini :



**Gambar IV.2**  
**Grafik Histogram Variabel X (Transportasi Online)**

Dengan rata – rata skor sebesar 77,56. Hal ini terlihat dari hasil data yang didapatkan bahwa sebanyak 24 pengemudi atau 24% mendapatkan skor tinggi , dan sisanya 76 pengemudi atau 76% mendapatkan skor dibawah rata-rata.

### **c. Pendapatan (Y)**

Data Pendapatan diperoleh melalui proses pengisian kuesioner yang disebar kepada 100 responden pengemudi transportasi online di DKI Jakarta yang terdiri dari 17 pernyataan menggunakan skala likert yang telah melalui proses validitas dan reabilitas. Pendapatan dapat diukur dengan beberapa indikator yaitu : jam kerja, tingkat pendidikan, pengalaman kerja dan mobilitas tenaga kerja.

Berdasarkan dari data yang terkumpul dan diolah menggunakan SPSS versi 22 menghasilkan skor responden terendah 15 dan skor tertinggi 37. Dengan skor rata-rata ( $\bar{Y}$ ) sebesar 27,20 Varians ( $S^2$ ) sebesar 27,50 dan simpangan baku (SD) sebesar 5,24.

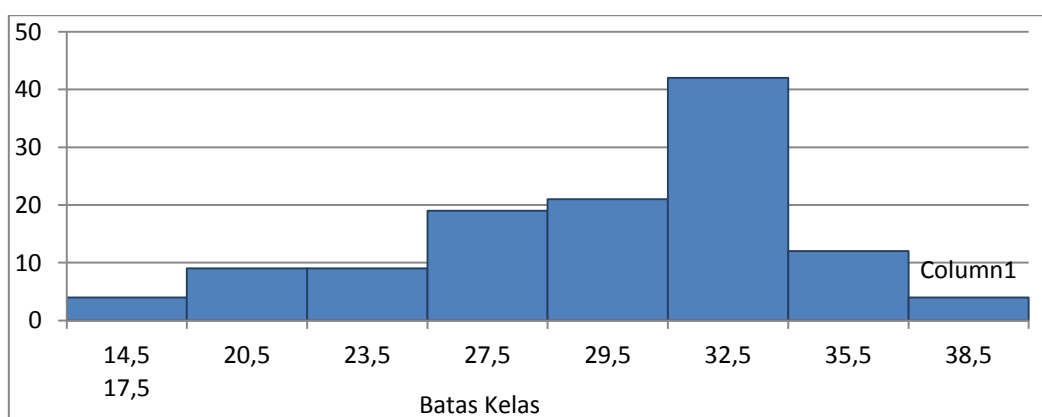
Distribusi data variabel transportasi online, dimana rentang skor adalah 22, banyak kelas interval (K) 7,6 dibulatkan menjadi 8 didapatkan dari proses menghitung dengan menggunakan rumus Struges ( $K = 1+3,3 \log n$ ), dan panjang kelas adalah 2,75 dibulatkan menjadi 3. Dibawah ini dapat dilihat distribusi frekuensi data dari transportasi online:

**Tabel IV.3**  
**Distribusi Frekuensi Pendapatan**

Kelas Interval	Batas Bawah	Batas Atas	Fr. Absolute	Fr. Relative (%)
15-17	14,5	17,5	4	4%
18-20	17,5	20,5	8	8%
21-23	20,5	23,5	11	11%
23-25	23,5	26,5	15	15%
26-28	27,5	29,5	24	24%
29-31	29,5	32,5	22	22%
32-34	32,5	35,5	15	15%
35-37	35,5	38,5	5	5%
	Jumlah		100	100%

*Sumber: Data diolah tahun 2018*

Berdasarkan tabel IV.3 diatas, terlihat bahwa frekuensi absolute terbesar yaitu sebanyak 24 responden berada pada kelas ke 5 yaitu pada rentang 26 – 28 sebesar 24%. Untuk mempermudah penafsiran tabel distribusi frekuensi transportasi online, berikut peneliti sajikan dalam bentuk grafis histogram pada grafik berikut ini :



**Gambar IV.3**  
**Grafik Histogram Variabel Y(Pendapatan)**

Dengan rata – rata skor transportasi online sebesar 27,20 . Hasil data yang didapatkan bahwa sebanyak pengemudi atau 24% mendapatkan skor tinggi , dan sisanya 76 pengemudi atau 76% mendapatkan skor dibawah rata-rata.

## B. Analisis Data

### 1. Uji Persyaratan Analisis

#### a. Uji Normalitas

Pengujian normalitas pada penelitian ini melalui uji *Kolmogorov-Smirnov* dengan tingkat signifikansi ( $\alpha$ ) = 5% dengan sampel sebanyak 100 pengemudi transportasi online di Jakarta. Kriteria pengambilan keputusan yaitu :

- 1) Jika signifikansi > 0,05 maka data berdistribusi normal
- 2) Jika signifikansi < 0,05 maka data tidak berdistribusi normal

Hasil output perhitungan uji normalitas *Kolmogorov Smirnov* data Kesejahteraan (Z), Transportasi Online (X), dan Pendapatan (Y) menggunakan program SPSS 22, yaitu :

**Tabel IV. 4**  
**Hasil Uji Normalitas**

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			Standardized Residual
N			100
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean		,0000000
	Std. Deviation		,98984745
Most Extreme Differences	Absolute		,063
	Positive		,063
	Negative		-,044
Test Statistic			,063
Asymp. Sig. (2-tailed)			,200 <sup>c,d</sup>

a. Test distribution is Normal.

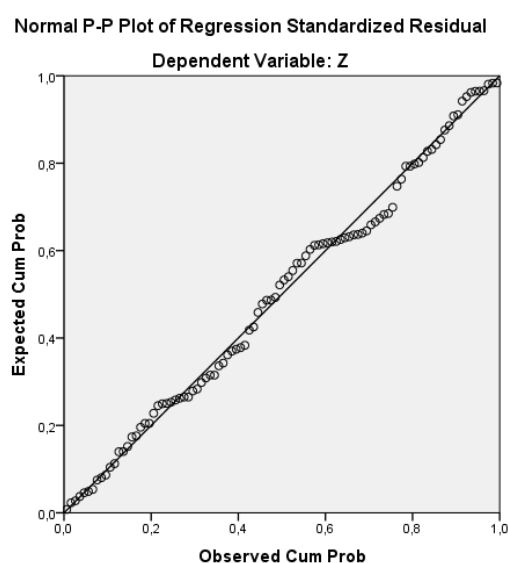
b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Berdasarkan hasil olahan data SPSS 22.0 pada uji normalitas menggunakan *Kolmogorov-Smirnov*, diketahui bahwa nilai signifikansi sebesar 0,200 atau lebih besar dari 0,05 ( $0,200 > 0,05$ ). Dengan demikian data dalam penelitian ini dapat dikatakan normal dan dapat digunakan dalam analisis selanjutnya dengan metode statistik. Distribusi data dapat pula dilihat melalui *probability plot*, gambar sebagai berikut.

Selain uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov*, uji normalitas juga dapat dilihat dengan *Normal Probability Plot*. Dasar pengambilan keputusan untuk mendeteksi kenormalan adalah jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas. Sedangkan jika data menyebar jauh dari garis diagonal atau tidak mengikuti arah diagonal maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas. Berikut hasil output yang berupa plot uji normalitas menggunakan program SPSS 22 :



**Gambar IV.4**  
*Normal Probability Plot*



Berdasarkan gambar diatas, dapat diketahui bahwa data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal. Maka model regresi memenuhi asumsi normalitas dan dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal.

#### b. Uji Linearitas

Uji linearitas bertujuan untuk mengetahui apakah dua variabel mempunyai hubungan yang linier atau tidak secara signifikan. Asumsi ini menyatakan bahwa untuk setiap persamaan regresi linier, hubungan antara variabel independen dan dependen harus linier. Pengujian linearitas dilakukan dengan menggunakan *Test for Linearity*, yaitu menggunakan kriteria sebagai berikut :

- 1) Jika nilai Linearitas  $< 0,05$ , maka hubungan antara variabel X dengan Y adalah linier.
- 2) Jika nilai Linearitas  $> 0,05$ , maka hubungan antara variabel X dengan Y adalah tidak linier.

**Tabel IV.4**  
**Uji Linieritas Transportasi Online (X) terhadap Pendapatan (Y)**

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Y * X	Between Groups	(Combined)	1649,226	49	33,658	1,569	,058
		Linearity	949,284	1	949,284	44,244	,000
		Deviation from Linearity	699,942	48	14,582	,680	,909
Within Groups			1072,774	50	21,455		
Total			2722,000	99			

*Sumber : Data diolah menggunakan SPSS v.22*

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel IV.8 dapat dilihat bahwa nilai linearitas sebesar 0,000 dimana nilai tersebut kurang dari taraf signifikan sebesar 0,05. Maka dapat

disimpulkan bahwa  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak. Artinya data Transportasi Online dengan Pendapatan mempunyai hubungan yang linier.

**Tabel IV.5**  
**Uji Linieritas Pendapatan (Y) terhadap Kesejahteraan (Z)**

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Z * Y	Between Groups	(Combined)	5705,253	23	248,054	3,522	,000
		Linearity	4128,304	1	4128,304	58,622	,000
		Deviation from Linearity	1576,949	22	71,679	1,018	,454
Within Groups			5352,137	76	70,423		
Total			11057,390	99			

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS v.22

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel IV.9 dapat dilihat bahwa nilai linearitas sebesar 0,000 dimana nilai tersebut kurang dari taraf signifikan sebesar 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak. Artinya data pendapatan dengan kesejahteraan mempunyai hubungan yang linier.

## 2. Uji Asumsi Klasik

### a. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah keadaan dimana ada dua hubungan linear secara sempurna atau mendekati sempurna antar variabel independen dalam model regresi. Model regresi yang baik adalah yang terbebas dari masalah multikolinearitas.

Untuk mendeteksi ada atau tidaknya multikolinearitas dengan melihat nilai tolerance dan variance factor (VIF). Semakin kecil nilai tolerance dan semakin besar nilai VIF maka akan semakin mendekati terjadinya masalah multikolinearitas. Jika nilai tolerance  $> 0,1$  dan VIF  $< 10$  maka tidak terjadi multikolinieritas.

**Tabel IV.6**  
**Uji Multikolinearitas**

Model		Coefficients <sup>a</sup>	
		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	X	,651	1,535
	Y	,651	1,535

a. Dependent Variable: Z

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS v.22

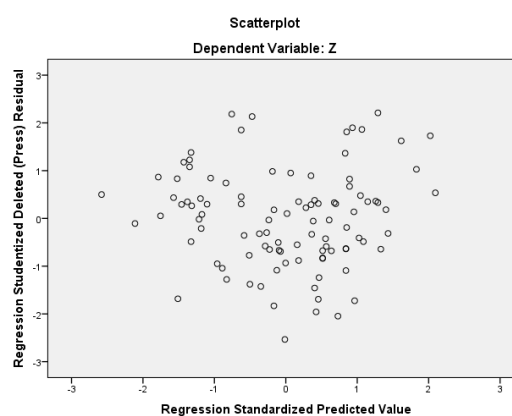
Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa nilai transportasi online dan pendapatan sebesar 0,651 yang berarti lebih dari 0,1. Lalu nilai VIF sebesar 1,535 yang berarti kurang dari 10. Jadi, dapat disimpulkan bahwa dalam model regresi ini tidak terdapat masalah multikolinearitas.

**b. Uji Heteroskedastisitas**

Uji ini dilakukan untuk melihat apakah variabel pengganggu mempunyai varian yang sama atau tidak. Heteroskedastisitas mempunyai sesuatu keadaan bahwa varian dalam residual suatu pengamatan ke pengamatan lain berbeda. Model regresi yang baik mensyaratkan tidak adanya masalah heteroskedastisitas. Pengujian hipotesisnya adalah :

- 1) Jika nilai koefisien parameter untuk setiap variabel independen signifikan secara statistik, maka terjadi heteroskedastisitas
- 2) Jika nilai koefisien parameter untuk setiap variabel independen tidak signifikan secara statistik, maka tidak terjadi heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas dapat dideteksi dari grafik *scatterplot* dengan syarat jika terdapat pola tertentu seperti titik-titik yang membentuk suatu pola yang teratur (bergelembung, melebar, menyempit) maka mengidentifikasi telah terjadi heteroskedastisitas. Dan jika ada pola yang tidak jelas serta titik-titik menyebar diatas, dibawah atau di sekitar angka nol pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.



**Gambar IV.5**  
**Scatterplot untuk Uji Heteroskedastisitas**

Berdasarkan gambar *scatterplot* diatas dapat diketahui bahwa titik-titik menyebar dengan pola yang tidak jelas, yaitu diatas, dibawah dan disekitar angka 0 pada sumbu Y maka pada model regresi ini tidak terdapat masalah heterokedastisitas.

### 3. Regresi Linier Berganda

Berdasarkan data-data yang diuraikan sebelumnya, selanjutnya akan diuji mengenai ketergantungan variabel bebas yaitu transportasi online (X), variabel intervening pendapatann(Y) , dan variabel terikat kesejahteraan (Z)

Berikut ini hasil perhitungan SPSS regresi linier :

**Tabel IV.7**  
**Hasil Pengujian Model Regresi**

Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	4,492	3,903		1,151	,253
X	,422	,054	,609	7,801	,000
Y	,507	,157	,251	3,219	,002

a. Dependent Variable: Z

Berdasarkan hasil IV.11 dapat diketahui bahwa persamaan regresi yang terbentuk adalah :

$$Z = 4,492 + 0,422 X + 0,507 Y + e$$

Hasil tersebut menunjukkan bahwa apabila transportasi online, pendapatan dan kesejahteraan bernilai nol, maka kesejahteraan bernilai positif. Nilai koefisien  $\beta_1$  sebesar 0,422 dan bertanda positif. Besaran koefisien tersebut menunjukkan, semakin tinggi kemudahan dalam mengemudi transportasi online, semakin tinggi pula kesejahteraan pengemudinya . Kemudian, nilai koefisien  $\beta_2$  sebesar 0,507 dan bertanda positif. Artinya semakin tinggipendapatan pengemudi , maka semakin tinggi pulakesejahteraan pengemudi

### 3. Uji Hipotesis

#### a. Uji t

Uji t atau uji signifikansi parsial digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel dependen secara parsial terhadap variabel dependen, apakah pengaruhnya signifikan atau tidak. Tabel dibawah ini memperlihatkan uji statistik secara parsial sebagai berikut :

**Tabel IV. 8**  
**Uji t**

Coefficients <sup>a</sup>			
Model	T	Sig.	
	B		

1	(Constant)	4,492	1,151	,253
	X	,422	7,801	,000
	Y	,507	3,219	,002

a. Dependent Variable: Z

*Sumber : Data diolah menggunakan SPSS v.22*

1) Pengaruh koefisien Transportasi Online ( $\beta_1$ )

Berdasarkan hasil output diatas  $t_{hitung}$  untuk transportasi online memiliki nilai sebesar 7,801 dan  $t_{tabel}$  dapat dicari pada tabel statistik pada signifikansi 5% atau 0,05 yaitu 1,658. Dapat diketahui  $t_{hitung} 7,801 > t_{tabel} 1,658$ . Maka dapat disimpulkan secara parsial terdapat pengaruh dan signifikan transportasi online dengan kesejahteraan.

2) Pengaruh koefisien Pendapatan ( $\beta_2$ )

Berdasarkan hasil output diatas  $t_{hitung}$  untuk literasi keuangan memiliki nilai sebesar 3,219 dan  $t_{tabel}$  dapat dicari pada tabel statistik pada signifikansi 5% atau 0,05 yaitu 1,66. Dapat diketahui  $t_{hitung} 3,219 > t_{tabel} 1,66$ . Maka dapat disimpulkan secara parsial terdapat pengaruh yang dan signifikan pendapatan dengan kesejahteraan

**b. Uji F**

Uji F atau uji signifikansi simultan digunakan untu mengetahui pengaruh variabel independen secara serentak terhadap variabel dependen apakah pengaruhnya signifikan atau tidak. Berikut disajikan hasil perhitungan uji F dengan menggunakan SPSS 22 dibawah ini :

Tabel IV. 9

Uji F

ANOVA<sup>a</sup>

Model		F	Sig.
1	Regression	77,456	,000 <sup>b</sup>
	Residual		
	Total		

a. Dependent Variable: Z

b. Predictors: (Constant), Y, X

Berdasarkan tabel diatas  $F_{hitung} = 77,456$  sedangkan  $F_{tabel}$  dicari pada tabel statistik dengan signifikansi 0,05 atau 5% yaitu 1,374.

Dapat diketahui  $F_{hitung} (77,456) > F_{tabel} (1,374)$ , artinya  $H_0$  ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa transportasi online dan pendapatan secara simultan (serentak) berpengaruh terhadap kesejahteraan.

#### 4. Analisis Koefisien Determinasi (Uji $R^2$ )

Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar presentase sumbangan atau pengaruh variabel independen transportasi online, variabel intervening pendapatan terhadap variabel dependen kesejahteraan

**Tabel IV.10**  
**Analisis Koefisien Determinasi**

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,784 <sup>a</sup>	,615	,607	6,625

a. Predictors: (Constant), Y, X

*Sumber : Data diolah menggunakan SPSS v.22*

Berdasarkan tabel *Model Summary* dapat diketahui bahwa nilai  $R^2$  atau pengaruh antara Transportasi Online dan Pendapatan Kesejahteraan sebesar 0,615. Jadi sumbangan pengaruh dari variabel transportasi online dengan pendapatan terhadap

kesejahteraan sebesar 61,5 %, sedangkan sisanya sebesar 38,5% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti.

#### 5. Analisis Jalur (Path Analysis)

Pengujian untuk pengaruh variabel intervening menggunakan analisis jalur (Path Analysis). Analisis jalur merupakan perluasan dari analisis regresi linier berganda, atau analisis jalur adalah penggunaan analisis regresi untuk menaksir hubungan kausalitas antar variabel yang telah ditetapkan sebelumnya berdasarkan teori.

##### a. Analisis Model I

**Tabel IV.10**  
**Analisis Model I**

Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	11,364	2,227		5,103	,000
X	,203	,028	,591	7,244	,000

a. Dependent Variable: Y

$$\text{Pendapatan} = \alpha + p \text{ Transportasi online} + \varepsilon$$

$$\text{Pendapatan} = 11,364 + 0,203 \text{ Transportasi Online} + e$$

Berdasarkan hasil output SPSS di atas analisis model (1)

Nilai unstandardized beta Transportasi Online terhadap Pendapatan sebesar 0,203 dan signifikan pada 0,000 yang berarti transportasi online mempengaruhi pendapatan.

##### b. Analisis Model II

**Tabel IV.11**  
**Analisis Model II**



Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4,492	3,903		1,151	,253
	X	,422	,054	,609	7,801	,000
	Y	,507	,157	,251	3,219	,002

a. Dependent Variable: Z

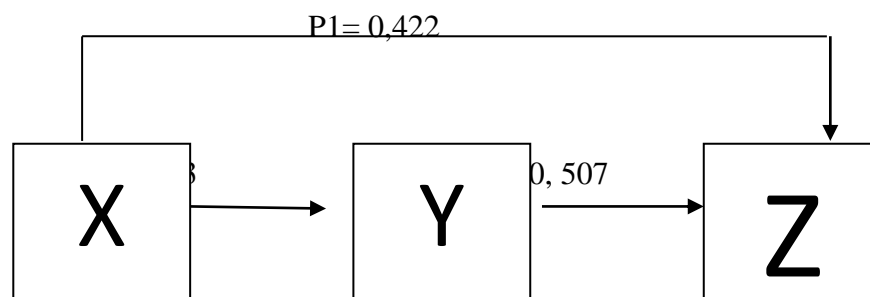
$$\text{Kesejahteraan} = \alpha + p \text{ transportasi online} + p \text{ pendapatan} + e$$

$$\text{Kesejahteraan} = 4,492 + 0,422 \text{ transportasi online} + 0,507 \text{ pendapatan} + e'$$

Berdasarkan hasil output SPSS diatas analisis model (2) :

- Nilai unstandardized beta transportasi online terhadap kesejahteraan sebesar 0,422 dan signifikan pada 0,000 yang berarti Transportasi Online berpengaruh terhadap kesejahteraan
- Nilai Unstandardized beta pendapatan terhadap kesejahteraan sebesar 0,507 dan signifikan pada 0,002 yang berarti pendapatan berpengaruh terhadap kesejahteraan

Berikut ini analisis jalur yang menguji pengaruh antara Transportasi Online terhadap kesejahteraan dan apakah pengaruh transportasi online ke kesejahteraan di mediasi oleh pendapatan.



**Gambar IV.**  
**Model Analisis jalur (Path Analysis)**

Persamaan

Analisis jalur digunakan untuk mengetahui transportasi online berpengaruh langsung atau tidak langsung terhadap kesejahteraan, yang di mediasi oleh pendapatan , seperti pada tabel di bawah ini

Tabel IV.12  
Analisis Jalur

Variabel	thitung	Nilai standarized beta	Sig	Keterangan
X → Z	7,801	0,422	0,000	Signifikan
X → Y	7,244	0,203	0,000	Signifikan
Y → Z	3,219	0,507	0,002	Signifikan

Dari tabel IV.12 dapat dilihat hasil perhitungan program spss 22 menunjukkan pengaruh transportasi online dan pendapatan masing-masing berpengaruh signifikan terhadap kesejahteraan .

Demikian juga pengaruh transportasi online terhadap pendapatan menunjukkan pengaruh yang signifikan . Kondisi ini dapat disimpulkan bahwa transportasi online dapat berpengaruh langsung terhadap kesejahteraan maupun berpengaruh tidak langsung dengan dimediasi oleh pendapatan sebagai variabel intervening kemudian mempengaruhi kesejahteraan.

Total pengaruh variabel transportasi online baik secara langsung maupun saat di mediasi oleh pendapatan terhadap kesejahteraan adalah sebagai berikut:

$$\text{Total Pengaruh} = (p1) + (p2)(p3)$$

$$\text{Pengaruh langsung} : 0,422$$

$$\text{Pengaruh tidak langsung } (0,203)(0,507) : 0,103$$

$$\text{Total pengaruh transportasi online ke kesejahteraan} : 0,525$$

#### 6. Sobel test

Signifikan atau tidak pengaruh mediasi dapat diuji dengan Sobel test. Seperti dijelaskan di atas bahwa Sobel test mengkehendaki asumsi jumlah sampel besar dan nilai koefisien mediasi berdistribusi normal. Hasil Sobel test memberikan nilai estimasi indirect effect yang kemudian dicari nilai t hitungnya dengan cara membagi besarnya nilai data terhadap standart error dan membandingkan dengan t tabel 1,66.

Persamaan

Pengaruh mediasi yang ditunjukkan oleh perkalian koefisien ( $p_2 \times p_3$ ) yaitu (0,203 x 0,507) sebesar 0,103 untuk mengetahui signifikan atau tidak, diuji dengan Sobel test sebagai berikut:

Hitung standar error dari koefisien indirect effect ( $Sp_{2p3}$ )

$$Sp_{2p3} = \sqrt{p_3^2 Sp_2^2 + p_2^2 Sp_3^2 + Sp_2^2 Sp_3^2}$$

$$Sp_{2p3} = \sqrt{(0,507)^2(0,028)^2 + (0,203)^2(0,157)^2 + (0,028)^2(0,157)^2}$$

$$Sp_{2p3}$$

$$= \sqrt{(0,257049)(0,000784) + (0,041209)(0,024649) + (0,000784)(0,024649)}$$

$$Sp_{2p3} = \sqrt{0,0002015 + 0,001016 + 0,001799}$$

$$Sp_{2p3} = 0,05621$$

Berdasarkan hasil  $Sp_{2p3}$  dapat menghitung nilai t statistik pengaruh mediasi dengan rumus sebagai berikut :

$$t = \frac{p_2 p_3}{Sp_{2p3}} = \frac{0,103}{0,056} = 1,840$$

Oleh karena itu nilai t hitung =1,84 lebih besar dari nilai t tabel dengan tingkat signifikan 0,05 yaitu sebesar 1,66 maka dapat diambil kesimpulan bahwa koefisien mediasi 0,103 signifikan, yang berarti ada pengaruh mediasi.

### C. Pembahasan

Transportasi online saat ini menjadi alternatif transportasi bagi masyarakat terutama masyarakat diperkotaan. Hal ini memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam menjalankan aktifitas sehari-hari.

#### 1. Pengaruh Transportasi Online terhadap Pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan analisis jalur dengan SPSS diperoleh pengaruh langsung transportasi online terhadap pendapatan sebesar 0,591. Hal ini berarti bahwa setiap kenaikan satu satuan transportasi online maka akan meningkatkan pendapatan sebesar 0,591. Nilai p-value 0,000 lebih kecil dari nilai 0,05 dan diperoleh thitung 7,244 lebih besar dari ttabel 1,660. Hal ini berarti bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan transportasi online terhadap pendapatan.

Transportasi online saat ini menjadi alternatif transportasi bagi masyarakat terutama masyarakat diperkotaan. Adanya kemudahan yang diberikan oleh transportasi online membuat permintaan akan jumlah transportasi online meningkat, peningkatan jumlah transportasi online membuat semakin banyak penambahan jumlah pengemudi transportasi online. Penambahan jumlah pengemudi transportasi online memberikan dampak terhadap pendapatan pengemudi transportasi online, dimana pengemudi harus bersaing ketat untuk mendapat penghasilan yang tinggi.

Penghasilan atau upah yang diberikan oleh perusahaan transportasi online atau pengemudi adalah melalui sistem bagi hasil, untuk menentukan tingkat pendapatan pada pengemudi transportasi online dilihat tingkat produktivitas pengemudi yaitu dilihat dari seberapa tekun pengemudi dalam mengambil orderan, seberapa lama pengemudi dalam mengemudi transportasi online, dan seberapa cerdas pengemudi

dalam mengambil sikap. Hal tersebut memperkuat teori yang dinyatakan oleh (Suwanto,2012: 225-231) bahwa upah dipengaruhi oleh produktivitas , kemampuan untuk mebayar, kesediaan untuk membayar, penawaran dan permintaan tenaga kerja, serta serikat pekerja . Memperkuat penelitian yang dilakukan oleh Wang (2015) dengan judul “*The Economic Impact of Transportation Network Companies on the Taxi Industry*”. Yaitu dengan hasil bahwa transportasi online berpengaruh terhadap pendapatan.

## **2. Pengaruh Pendapatan terhadap Kesejahteraan**

Berdasarkan hasil perhitungan analisis jalur dengan SPSS diperoleh pengaruh langsung pendapatan terhadap kesejahteraan sebesar 0,251. Hal ini berarti bahwa setiap kenaikan satu satuan pendapatan, maka akan meningkatkan kesejahteraan sebesar 0,251. Nilai p-value 0,000 lebih kecil dari 0,05 dan diperoleh thitung 3,219 lebih besar dari ttabel 1,660. Hal ini berarti bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan pendapatan terhadap kesejahteraan.

Pengemudi transportasi online bekerja sebagai pengemudi bertujuan untuk mendapatkan upah dimana upah tersebut digunakan untuk memenuhi kebutuhannya yang terdiri sandang, pangan dan papan, selain itu pengemudi transportasi online juga harus memenuhi kebutuhan jasmani dan rohani, yaitu berupa pendidikan dan kesehatan. Hal ini diperkuat oleh pendapat ahli yang menyatakan bahwa indikator yang digunakan dalam mengukur tingkat

kesejahteraan ekonomi penduduk suatu negara adalah pendapatan perkapita (Supartono dkk, 2011).

Selain itu pengaruh pendapatan dan kesejahteraan juga memperkuat penelitian yang dilakukan oleh Henri Septanto yang berjudul “Ekonomi Kreatif dan Inovatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike”. Hasil penelitian ini yaitu berkembangnya ekonomi kreatif ala Gojek dan Grabbike bermanfaat bagi seluruh lapisan masyarakat baik pengemudi, pedagang, maupun pengguna jasa aplikasi tersebut yaitu meningkatkan pendapatan dan meningkatkan kesejahteraan bagi seluruh lapisan, dan juga penelitian yang dilakukan oleh Penelitian yang dilakukan oleh Dita Anantania Hanjani (2012) dengan hasil bahwa penghasilan atau gaji berpengaruh positif dan nyata terhadap tingkat kesejahteraan karyawan outsourcing di PTPN II Kebun Sawit Seberang.

## **2. Pengaruh Transportasi Online, Pendapatan terhadap Kesejahteraan**

Berdasarkan hasil output SPSS, diperoleh Fhitung 77.456 lebih besar dari Ftabel 2.44. Hal ini berarti bahwa variabel transportasi online dan pendapatan secara simultan berpengaruh terhadap kesejahteraan. Nilai signifikansi 0,000 lebih kecil dari 0,05. Hal ini berarti bahwa transportasi online, dan pendapatan secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap kesejahteraan.

Kehadiran transportasi online memberikan dampak bagi seluruh lapisan masyarakat tidak terkecuali bagi pengemudi transportasi online itu sendiri. Kehadiran transportasi online secara nyata bisa mengurangi jumlah pengangguran di DKI Jakarta selain bisa mengurangi jumlah pengangguran transportasi online juga bisa menambah jumlah pendapatan bagi si pengemudi transportasi online, meningkatnya jumlah pendapatan yang didapat oleh pengemudi membuat pengemudi bisa memenuhi

kebutuhan hidupnya baik sandang, pangan maupun papan, baik secara jasmani dan rohani.

Pemenuhan atas segala kebutuhan pengemudi transportasi online itu sendiri berarti telah memenuhi kesejahteraan dari si pengemudi transportasi online. Hal ini memperkuat penelitian sebelumnya yaitu penelitian dari Penelitian yang dilakukan oleh Afsah Nurfatimah dengan hasil penelitian bahwa produktivitas dari tenaga kerja berpengaruh terhadap pendapatan dan pendapatan bisa meningkatkan kesejahteraan masyarakat

#### **D. Keterbatasan Penelitian**

1. Penelitian ini hanya meneliti sampel saja sehingga tidak dapat diasumsikan bahwa seluruh pengemudi memiliki transportasi online, pendapatan, dan kesejahteraan yang rendah.
2. Penelitian dengan menggunakan data primer yang diperoleh dari pengisian kuisioner sehingga terkadang jawaban yang diberikan responden tidak menunjukkan keadaan yang sesungguhnya
3. Penelitian ini hanya menggunakan sampel penelitian yang terbatas karena peneliti tidak mendapat informasi yang jelas mengenai jumlah pengemudi transportasi online di DKI Jakarta, karena perusahaan tidak memberikan data.

