

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan pengetahuan berdasarkan data dan fakta yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan mengenai Dampak Transportasi Online terhadap Pendapatan dan Kesejahteraan Pengemudi di DKI Jakarta.

B. Tempat dan Waktu Penelitian

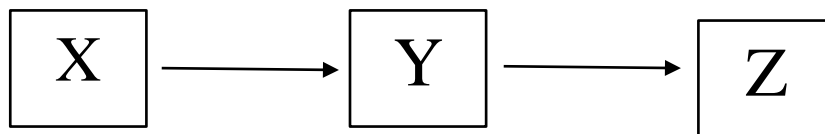
Penelitian ini dilaksanakan di DKI Jakarta. Tempat penelitian ini dipilih karena DKI Jakarta merupakan kota dengan jumlah pengemudi transportasi online terbanyak. Adapun waktu penelitian dilakukan selama 2 bulan yaitu bulan Mei sampai dengan Juni 2018.

C. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survey dengan pendekatan kuantitatif. Metode penelitian survey digunakan untuk mendapatkan data dari tempat tertentu yang alamiah, tetapi peneliti melakukan pengumpulan data misalnya dengan mengedarkan kuesioner. Menurut Arikunto (2013:236), “survey sampel adalah penelitian dengan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpulan data yang pokok dan pengumpulan datanya hanya

dilakukan pada sebagian populasi.” Metode ini dipilih karena sesuai dengan tujuan penelitian yaitu memperoleh data dengan cara kuesioner untuk mengetahui apakah dampak transportasi online terhadap pendapatan dan kesejahteraan pengemudi di DKI Jakarta.

Pada umumnya, penelitian kuantitatif menekankan pada keluasan informasi, sehingga metode ini cocok digunakan untuk populasi yang luas dengan variabel yang terbatas. Untuk mengetahui pengaruh antara variabel bebas (X) yaitu Transportasi Online dengan variabel intervening (Y) yaitu pendapatan pengemudi dan variabel terikat (Z) yaitu kesejahteraan pengemudi. Maka peneliti menggambarkan pengaruh tersebut dalam skema sebagai berikut:



Gambar III.1

Konstelasi Pengaruh Variabel Penelitian

Keterangan:

X : Transportasi Online

Y : Pendapatan

Z : Kesejahteraan

→ : Menunjukkan arah pengaruh

D. Populasi dan Sampling

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2011:80), 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.

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat diketahui bahwa populasi merupakan keseluruhan objek atau subjek yang akan diteliti. Sehingga ditetapkan populasi dalam penelitian ini adalah Pengemudi Transportasi Online di DKI Jakarta.

2. Sampling

Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *probability sampling* dengan teknik pengambilan sampel yaitu *purposive sampling*. Alasan peneliti menggunakan teknik *simple random sampling* karena sampel diambil berdasarkan pertimbangan subyektif peneliti. Penentuan sampel dalam penelitian ini sesuai dengan teori penentuan ukuran contoh yaitu jika tidak ada informasi tentang ragam populasi atau biaya penarikan contoh maka umumnya peneliti menetapkan ukuran contoh minimal 30.(Juanda,2009:119)

Tabel III.1

Tenik Pengambilan Sampel Tiap Kelas

Wilayah	Jumlah Sampel Pengemudi
Jakarta Timur	45
Jakarta Pusat	15
Jakarta Barat	9
Jakarta Utara	16

Jakarta Selatan	29
Jumlah	100

Sumber: diolah penulis

Sumber data dalam penelitian ini berupa data primer, yaitu data yang sumbernya diperoleh langsung dari responden berupa kuesioner. Kuesioner termasuk alat untuk mengumpulkan data dalam penelitian pendidikan maupun sosial yang mana didalamnya terdapat berbagai macam pertanyaan yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti. (Sukardi,2011:76)

E. Teknik Pengumpulan Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sumber primer. Sumber primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah menggunakan kuesioner yang memuat seperangkat daftar pernyataan yang harus diisi oleh responden. Instrumen kuesioner digunakan untuk mendapatkan data variabel yang mempengaruhi (X) yaitu Transportasi Online, dan variabel intervening (Y) adalah pendapatan dengan variabel yang dipengaruhi (Z) adalah kesejahteraan pengemudi. Sumber datanya adalah pengemudi transportasi online.

1. Variabel terikat (Y)

Variabel terikat adalah variabel yang dilibatkan atau dipengaruhi oleh variabel bebas (Nanang Martono, 2014:61). Variabel terikat dalam penelitian ini adalah kesejahteraan.

a. Definisi Konseptual

Kesejahteraan adalah konsep yang kondisi dimana seorang individu atau masyarakat dapat memenuhi kebutuhan hidupnya dengan mudah.

b. Definisi Operasional

Kesejahteraan adalah konsep yang kondisi dimana seorang individu atau masyarakat dapat memenuhi kebutuhan hidupnya dengan mudah yang diukur melalui indikator-indikator dalam kesejahteraan yaitu Pengeluaran Rumah Tangga, Kesehatan, Keadaan Tempat Tinggal, Fasilitas Tempat Tinggal, dan Pendidikan.

c. Kisi-kisi Instrumen

Kisi-kisi instrumen merupakan pedoman atau panduan dalam merumuskan pernyataan-pernyataan instrument yang diturunkan dari variabel evaluasi yang akan diamati. Kisi-kisi instrumen yang disajikan pada bagian ini merupakan kisi-kisi instrumen yang digunakan untuk mengukur variable kesejahteraan. Kisi-kisi instrumen ini disajikan dengan maksud untuk memberikan informasi mengenai butir-butir yang drop setelah dilakukan uji validitas, uji reliabilitas

serta analisis butir pertanyaan, dan untuk memberikan gambaran sejauh mana instrumen final mencerminkan indikator kesejahteraan pengemudi. Kisi-kisi instrumen dapat dilihat pada tabel III.2.

Table III.2
Kisi-kisi instrumen variabel kesejahteraan

Indikator	Item Uji Coba		Item Valid	
	+	-	+	-
Pengeluaran Rumah Tangga	2,4,5	1,3,6	2,45	1,3,6
Kesehatan	7,8,10	9	7,8,10	9
Keadaan Tempat Tinggal	10,11,13	12	10,11,13	12
Fasilitas Tempat Tinggal	15	14	15	14
Pendidikan	16,17,18	19	17,18	
Jumlah	19			

Untuk mengisi instrumen yang digunakan adalah angket yang disusun berdasarkan indikator dari variabel kesejahteraan . Untuk mengolah setiap variabel dalam analisis data yang diperoleh, disediakan beberapa alternatif jawaban dan skor dari setiap butir pertanyaan. Alternatif jawaban disesuaikan dengan skala *Likert*, yaitu : Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Ragu-ragu (RR), Tidak Setuju (TS), Sangat Tidak Setuju (STS). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.3.

Tabel III.3
Skala Penilaian Untuk Kesejahteraan

No.	Alternatif Jawaban	Item Positif	Item Negatif
1	Sangat Setuju	5	1

2	Setuju	4	2
3	Ragu-ragu	3	3
4	Tidak Setuju	2	4
5	Sangat Tidak Setuju	1	5

Pengukuran data untuk variabel perilaku pembelian impulsif dilakukan dengan cara memberi skor pada tiap – tiap jawaban dari butir pertanyaan dalam angket.

d. Validasi dan Reabilitas Instrumen Kesejahteraan

Proses pengembangan instrumen perilaku pembelian impulsif dimulai dengan penyusunan instrumen model skala *likert* yang mengacu pada indikator variabel perilaku pembelian impulsif seperti terlihat pada tabel III.2. Tahap berikutnya konsep instrumen dikonsultasikan kepada dosen pembimbing berkaitan dengan pengujian validitas ini, yaitu seberapa besar butir-butir instrumen tersebut telah mengukur indikator dari kesejahteraan. Kemudian setelah konsep disetujui, langkah berikutnya adalah instrumen tersebut diujicoba pada 30 Pengemudi transportasi online di Jakarta.

1) Uji Validitas

Proses pengujian validitas dilakukan dengan menganalisis data hasil uji coba instrumen yaitu validitas butir dengan menggunakan koefisien korelasi

antara skor butir dengan skor total instrumen. Rumus yang digunakan yaitu (Suharsimi Arikunto,2016:162) :

$$r_{it} = \frac{\sum x_i x_t}{\sqrt{\sum x_i^2 \sum x_t^2}}$$

Keterangan:

r_{it} = koefisien skor butir dengan skor total instrumen

x_i = deviasi dari skor X_i

$\sum x_i$ = jumlah skor X_i

X_t = deviasi dari skor X_t

$\sum x_t$ = jumlah skor X_t

$\sum x_{it}$ = jumlah hasil kali setiap butir dengan skor total

Kriteria batas minimum pernyataan yang diterima adalah $r_{kriteria} = 0,361$, sehingga apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka butir pernyataan atau pertanyaan dianggap valid. Begitu pula sebaliknya, apabila $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka butir pernyataan dianggap tidak valid atau *drop*. Butir pernyataan atau pertanyaan yang tidak valid maka tidak bisa untuk digunakan.

2) Uji Reliabilitas

Kemudian butir-butir pernyataan yang dianggap valid dihitung reliabilitas dengan menggunakan uji reliabilitas. Butir pernyataan yang sudah valid kemudian, dihitung kembali reliabilitasnya untuk mengetahui apakah butir tersebut reliabel atau tidak. Adapun tujuan dari uji reliabilitas instrumen

$$r_{ii} = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{St^2} \right)$$

penelitian ini adalah untuk mendapatkan pengukuran yang tetap konsisten jika pengukuran diulang kembali. Untuk mengetahui apakah butir tersebut reliabel atau tidak dengan menggunakan rumus *Alpha Cronbach*: (Bahrudi, 2014:84)

Keterangan :

r_{ii} = realibilitas instrumen

k = banyaknya butir

$\sum Si^2$ = varian skor butir

St = varian skor total

Menurut Bahrudi (2014:85) butir pernyataan atau pertanyaan dikatakan reliabel apabila $r_{ii} > 0,6$ dan dikatakan tidak reliabel apabila $r_{ii} < 0,6$.

2.Variabel Intervening (Y)

Variabel Intervening adalah variabel yang secara teoritis mempengaruhi hubungan antara variabel independen dengan dependen, tetapi tidak dapat diamati dan diukur, keberadaan hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat tergantung pada keberadaan variabel ini karena variabel bebas harus mempengaruhi variabel antara terlebih dahulu , baru kemudian variabel antara ini menimbulkan perubahan pada variabel terikat. (Nanang Martono,

2014:59-61). Variabel intervening (variabel antara) dalam penelitian ini adalah pendapatan.

a. Definisi Konseptual

Pendapatan adalah hasil yang diperoleh oleh seseorang atau kelompok yang sudah bekerja.

b. Definisi Operasional

Pendapatan adalah hasil yang diperoleh oleh seorang individu ataupun kelompok dengan cara bekerja terlebih dahulu agar dapat memenuhi kebutuhan hidupnya dengan mudah yang diukur melalui indikator-indikator dalam Pendapatan yaitu Jam Kerja, Tingkat Pendidikan, Pekerjaan Sebelumnya, dan Mobilitas Tenaga Kerja.

c. Kisi-kisi Instrumen

Kisi-kisi instrumen merupakan pedoman atau panduan dalam merumuskan pernyataan-pernyataan instrument yang diturunkan dari variabel evaluasi yang akan diamati. Kisi-kisi instrumen yang disajikan pada bagian ini merupakan kisi-kisi instrumen yang digunakan untuk mengukur variabel pendapatan. Kisi-kisi instrumen ini disajikan dengan maksud untuk memberikan informasi mengenai butir-butir yang drop setelah dilakukan uji validitas, uji reliabilitas serta analisis butir pertanyaan, dan untuk memberikan gambaran sejauh mana instrumen final

mencerminkan indikator pedapatan pengemudi . Kisi-kisi instrumen dapat dilihat pada tabel III.2.

Table III.2
Kisi-kisi instrumen Pendapatan

Indikator	Item Uji Coba		Item Valid	
	+	-	+	-
Jam Kerja	2,3,4	1	2,3,4	1
Tingkat Pendidikan	6	5	6	5
Pengalaman Bekerja	7	8	7	
Mobilitas Tenaga Kerja	9	10	9	10
Jumlah	10			

Untuk mengisi instrumen yang digunakan adalah angket yang disusun berdasarkan indikator dari variabel pendapatan. Untuk mengolah setiap variabel dalam analisis data yang diperoleh, disediakan beberapa alternatif jawaban dan skor dari setiap butir pertanyaan. Alternatif jawaban disesuaikan dengan skala *Likert*, yaitu : Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Ragu-ragu (RR), Tidak Setuju (TS), Sangat Tidak Setuju (STS). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.3.

Tabel III.3
Skala Penilaian Untuk Pendapatan

No.	Alternatif Jawaban	Item Positif	Item Negatif
1	Sangat Setuju	5	1
2	Setuju	4	2

3	Ragu-ragu	3	3
4	Tidak Setuju	2	4
5	Sangat Tidak Setuju	1	5

Pengukuran data untuk variabel perilaku pembelian impulsif dilakukan dengan cara memberi skor pada tiap – tiap jawaban dari butir pertanyaan dalam angket.

e. Validasi dan Reabilitas Instrumen Pendapatan

Proses pengembangan instrumen pendapatan dimulai dengan penyusunan instrumen model skala *likert* yang mengacu pada indikator variabel perilaku pembelian impulsif seperti terlihat pada tabel III.2. Tahap berikutnya konsep instrumen dikonsultasikan kepada dosen pembimbing berkaitan dengan pengujian validitas ini, yaitu seberapa besar butir-butir instrumen tersebut telah mengukur indikator dari pendapatan. Kemudian setelah konsep disetujui, langkah berikutnya adalah instrumen tersebut diujicoba pada 30 Pengemudi transportasi online di Jakarta.

3) Uji Validitas

Proses pengujian validitas dilakukan dengan menganalisis data hasil uji coba instrumen yaitu validitas butir dengan menggunakan koefisien korelasi

antara skor butir dengan skor total instrumen. Rumus yang digunakan yaitu (Suharsimi Arikunto,2013:162) :

$$r_{it} = \frac{\sum xi \quad xt}{\sqrt{\sum xi^2 \sum xt^2}}$$

Keterangan:

r_{it} = koefisien skor butir dengan skor total instrumen

xi = deviasi dari skor X_i

$\sum xi$ = jumlah skor X_i

X_t = deviasi dari skor X_t

$\sum xt$ = jumlah skor X_t

$\sum xixt$ = jumlah hasil kali setiap butir dengan skor total

Kriteria batas minimum pernyataan yang diterima adalah $r_{kriteria} = 0,361$, sehingga apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka butir pernyataan atau pertanyaan dianggap valid. Begitu pula sebaliknya, apabila $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka butir pernyataan dianggap tidak valid atau *drop*. Butir pernyataan atau pertanyaan yang tidak valid maka tidak bisa untuk digunakan.

4) Uji Reliabilitas

Kemudian butir-butir pernyataan yang dianggap valid dihitung reliabilitas dengan menggunakan uji reliabilitas. Butir pernyataan yang sudah valid kemudian, dihitung kembali reliabilitasnya untuk mengetahui apakah butir tersebut reliabel atau tidak. Adapun tujuan dari uji reliabilitas instrumen

penelitian ini adalah untuk mendapatkan pengukuran yang tetap konsisten jika pengukuran diulang kembali. Untuk mengetahui apakah butir tersebut reliabel atau tidak dengan menggunakan rumus *Alpha Cronbach*: (Bahrudi 2014:85)

$$r_{ii} = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum Si^2}{St^2} \right)$$

Keterangan :

r_{ii} = realibilitas instrumen

k = banyaknya butir

$\sum Si^2$ = varian skor butir

St = varian skor total

Butir pernyataan atau pertanyaan dikatakan reliabel apabila $r_{ii} > 0,6$ dan dikatakan tidak reliabel apabila $r_{ii} < 0,6$.(Bahrudi, 2014:85)

3.Variabel X (Transportasi Online)

a. Definisi Konseptual

Produktivitas pengemudi transportas online adalah perbandingan antara output (barang dan jasa) dengan input (tenaga kerja, bahan dan uang).

b. Definisi Operasional

Produktivitas pengemudi transportasi online adalah perbandingan antara output (barang dan jasa) dengan input (tenaga kerja, bahan dan uang) yang

dilakukan oleh pengemudi transportasi online dalam waktu satu hari atau sebulan yang telah di akumulasi

c. **Kisi-kisi Instrumen Penelitian**

Kisi – kisi instrumen untuk mengukur transportasi online dengan memberikan gambaran seberapa besar instrumen mencerminkan indikator dari variabel transportasi online. Kisi- kisi instrumen ini disajikan dengan maksud untuk memberikan informasi mengenai butir-butir yang *drop* setelah dilakukan uji validitas, uji reliabilitas serta analisis butir pertanyaan, dan untuk memberikan gambaran sejauh mana instrumen *final* mencerminkan transportasi online Kisi-kisi instrumen dapat dilihat pada tabel III.4.

Table III.4
Kisi-kisi instrumen variabel transportasi online

Indikator	Item Uji Coba		Item Valid	
	+	-	+	-
Lingkungan Kerja	1,4,5	2,3,6	1,4	3,6
Teknologi	8,9,10,11,12,13	7	8,9,10,11,12	7
Organisasi	14,15,16,17,19,20,21	18	14,15,16,17,18,19,20,21	18
Motivasi	22,23,24,25	-	22,23,24,25	
Jumlah	25			

Dalam mengisi instrumen yang digunakan adalah angket yang disusun berdasarkan indikator dari variabel transportasi online . Untuk mengolah setiap variabel dalam analisis data yang diperoleh, disediakan beberapa alternatif jawaban dan skor dari setiap butir pertanyaan. Alternatif jawaban disesuaikan

dengan skala *Likert* yang lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.5.

Tabel III.5
Skala Penilaian Untuk Transportasi Online

No.	Alternatif Jawaban	Item Positif	Item Negatif
1	Sangat Setuju	5	1
2	Setuju	4	2
3	Ragu-ragu	3	3
4	Tidak Setuju	2	4
5	Sangat Tidak Setuju	1	5

Pengukuran data untuk variabel instagram sebagai media *online shop* dilakukan dengan cara memberi skor pada tiap – tiap jawaban dari butir pertanyaan dalam angket.

d. Validasi dan Reabilitas Intrumen Transportasi Online

Proses pengembangan Transportasi Online dimulai dengan penyusunan instrumen model skala *likert* yang mengacu pada indikator variabel transportasi online seperti terlihat pada tabel III.4. Tahap berikutnya konsep instrumen dikonsultasikan kepada dosen pembimbing berkaitan dengan pengujian validitas ini, yaitu seberapa besar butir-butir instrumen tersebut telah mengukur indikator dari kesejahteraan. Kemudian setelah konsep disetujui, langkah berikutnya adalah instrumen tersebut diujicoba pada 30 pengemudi Transportasi Online di Jakarta.

1) Uji Validitas

Proses pengujian validitas dilakukan dengan menganalisis data hasil uji coba instrumen yaitu validitas butir dengan menggunakan koefisien korelasi antara skor butir dengan skor total instrumen. Rumus yang digunakan yaitu:

$$r_{it} = \frac{\sum xi \quad xt}{\sqrt{\sum xi^2 \sum xt^2}}$$

Keterangan:

r_{it} = koefisien skor butir dengan skor total instrumen

xi = deviasi dari skor X_i

$\sum xi$ = jumlah skor X_i

X_t = deviasi dari skor X_t

$\sum xt$ = jumlah skor X_t

$\sum xixt$ = jumlah hasil kali setiap butir dengan skor total

Kriteria batas minimum pernyataan yang diterima adalah $r_{kriteria} = 0,361$, sehingga apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka butir pernyataan atau pertanyaan dianggap valid. Begitu pula sebaliknya, apabila $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka butir pernyataan dianggap tidak valid atau *drop*. Butir pernyataan atau pertanyaan yang tidak valid maka tidak bisa untuk digunakan.

2) Uji Reliabilitas

Kemudian butir-butir pernyataan yang dianggap valid dihitung reliabilitas dengan menggunakan uji reliabilitas. Butir pernyataan yang sudah valid kemudian, dihitung kembali reliabilitasnya untuk mengetahui apakah butir

tersebut reliabel atau tidak. Adapun tujuan dari uji reliabilitas instrumen penelitian ini adalah untuk mendapatkan pengukuran yang tetap konsisten jika pengukuran diulang kembali. Untuk mengetahui apakah butir tersebut reliabel atau tidak dengan menggunakan rumus *Alpha Cronbach*:

$$r_{ii} = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum Si^2}{St^2} \right)$$

Keterangan :

r_{ii} = realibilitas instrumen

k = banyaknya butir

$\sum Si^2$ = varian skor butir

St = varian skor total

Butir pernyataan atau pertanyaan dikatakan reliabel apabila $r_{ii} > 0,6$ dan dikatakan tidak reliabel apabila $r_{ii} < 0,6$.

F. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan kuesioner dan dokumentasi untuk mengumpulkan data dan informasi sehingga dapat melihat besarnya pengaruh variabel yang satu terhadap variabel yang lainnya, baik pengaruh langsung maupun pengaruh tidak langsung. Analisis data pada penelitian ini yaitu analisis jalur (*path analysis*) dengan menggunakan program SPSS dalam mengolah data. Berikut ini merupakan langkah-langkah dalam menganalisis data tersebut, diantaranya:

Adapun langkah-langkah dalam menganalisis data adalah sebagai berikut:

1. Uji Persyaratan Analisis

a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah data berdistribusi dengan normal atau tidak. Untuk mendeteksi apakah model yang peneliti gunakan memiliki distribusi normal atau tidak yaitu dengan menggunakan uji *Kolmogorov Smirnov* dan *Normal Probability plot*. (Duwi Priyatno, 2012:60)

- 1) H_0 : data berdistribusi normal
- 2) H_a : data tidak berdistribusi normal

Kriteria pengambilan keputusan dengan uji statistik *Kolmogorov-Smirnov* yaitu:

- 1) Jika signifikansi (*Asymp.sig*) $> 0,05$ maka H_0 diterima artinya data berdistribusi normal.
- 2) Jika signifikansi (*Asymp.sig*) $< 0,05$ maka H_0 ditolak artinya data tidak berdistribusi normal.

Sedangkan, kriteria pengambilan keputusan dengan analisis grafik (*Normal Probability Plot*) 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

Uji linearitas digunakan untuk mengetahui apakah variabel memiliki hubungan yang linier atau tidak secara signifikan. (Duwi Priyatno, 2005:466) . Sudjana (2005:466) mengatakan bahwa uji linearitas dilihat dari hasil *output Test of Linearity* pada taraf signifikan 0,05. Dua variabel dianggap memiliki hubungan yang linear apabila signifikansi kurang dari 0,05.

Hipotesis penelitiannya adalah sebagai berikut:

- 1) H_a : data linear
- 2) H_0 : data tidak linear

Kriteria pengambilan keputusannya dengan uji statistik yaitu sebagai berikut:

- 1) Jika signifikansi pada *Linearity* $> 0,05$ maka H_0 diterima artinya data tidak memiliki hubungan linear.
- 2) Jika signifikansi pada *Linearity* $< 0,05$ maka H_0 ditolak artinya data memiliki hubungan linear.

2. Persamaan Path Analysis

Data yang sudah melalui uji persyaratan analisis berupa normal dan linear, kemudian dianalisis melalui statistik parametrik menggunakan metode analisis jalur.

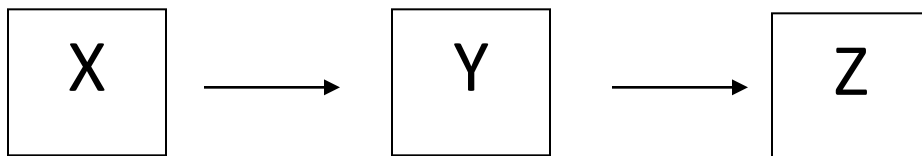
Sugiyono menjelaskan bahwa analisis jalur (*path analysis*) merupakan pengembangan dari analisis regresi yang dapat dikatakan sebagai bentuk khusus dari jalur (*regression is special case of path analysis*) (Sugiyono, 2011:297). Dilanjutkan oleh Riduwan (2011;224) yang menyatakan bahwa “Analisis jalur

digunakan untuk menguji besarnya kontribusi yang ditunjukkan oleh koefisien jalur pada setiap diagram jalur dari hubungan kausal antar variabel X, Y, dan Z”.

Dalam model hubungan antara variabel tersebut, terdapat variabel bebas yang disebut variabel eksogen (*exogenous*) dan variabel terikat yang disebut dengan variabel endogen (*endogenous*). Diagram jalur menggunakan dua macam panah yaitu:

- a. Anak panah satu arah yang menyatakan pengaruh langsung dari sebuah variabel eksogen (variabel penyebab) terhadap sebuah variabel endogen (variabel akibat), misalnya: $X \rightarrow Y$
- b. Anak panah dua arah yang menyatakan hubungan korelasional antara variabel eksogen, misalnya: $Y \leftrightarrow Z$

Penelitian ini meliputi Transportasi Online (X), Pendapatan (Y) dan Kesejahteraan (Z) seperti yang digambarkan pada model jalur berikut ini:



Gambar III.1

Model Analisis Jalur (*Path Analysis*)

Gambar di atas menunjukkan model diagram jalur sederhana dengan tiga variabel (X, Y dan Z), Menurut (Kadir, 2015: 243) persamaan struktural untuk gambar di atas adalah sebagai berikut:

$$Y = \beta_{YX}X + \varepsilon$$

$$Z = \beta_{ZY}Y + \varepsilon$$

3. Menentukan Koefisien Jalur Berdasarkan Koefisien Korelasi

Pada analisis jalur setelah membuat struktural masing-masing regresi maka tahapan berikutnya adalah menghitung koefisien jalur berdasarkan korelasi. Koefisien korelasi pada penelitian ini adalah menggunakan *Korelasi Pearson*. Analisis *Pearson* digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan secara linear antar variabel bebas dengan variabel terikat. Diketahui pula apakah hubungannya positif atau negatif, dan apakah hubungannya signifikan atau tidak.

Kriteria pengambilan keputusan, antara lain:

- a. Jika nilai koefisien korelasi mendekati 1 atau -1 maka hubungannya semakin erat atau kuat.
- b. Jika mendekati 0 maka hubungannya semakin lemah.

4. Uji Hipotesis

a) Menghitung Pengaruh Langsung (*Direct Effect*)

Pengaruh langsung digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen, apakah pengaruhnya signifikan atau tidak (Duwi Prayitno. 2009:50). Untuk menguji pengaruh parsial dari masing-masing variabel dilakukan beberapa tahapan seperti berikut ini:

- 1) Membuat formula hipotesis

$$H_a : P_{yx1} > 0$$

Artinya variabel bebas berkontribusi secara signifikan terhadap variabel terikat.

$$H_0 : P_{yx} = 0$$

Artinya variabel bebas tidak berkontribusi secara signifikan terhadap variabel terikat.

2) Level signifikan = 5%, dk = n-k-1

Mencari t_{hitung} dengan rumus *Schumacker & Lomax* (Kusnaedi, 2005:12), yaitu:

$$t_k = \frac{p_k}{se_{pk}} ; (dk = n - k - 1)$$

Keterangan:

Statistik se_{pk} : diperoleh dari komputasi pada SPSS untuk analisis regresi setelah data ditransformasikan ke data interval. Kriteria pengambilan keputusannya adalah:

- a. Jika t_{hitung} atau $-t < -t_{tabel}$ maka H_0 ditolak, artinya signifikan yakni variabel bebas mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.
- b. Jika $t_{tabel} \leq t_{hitung}$ maka H_0 diterima, artinya tidak signifikan yakni variabel bebas tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.

b) Uji Sobel

Uji Sobel dimaksudkan untuk menguji signifikansi pengaruh tidak langsung dengan menghitung nilai t dari koefisien variabel eksogen dan

variabel mediasi, nilai t hitung dibandingkan dengan t tabel. Pengujian hipotesis dapat dilakukan dengan prosedur yang dikembangkan oleh Sobel (*Sobel Test*).

Rumus uji Sobel adalah sebagai berikut:

$$Sab = \sqrt{b^2 Sa^2 + a^2 Sb^2 + Sa^2 Sb^2}$$

Keterangan:

Sab = Besarnya standar error pengaruh tidak langsung

a = Jalur variabel independen (X) dengan variabel intervening (Y)

b = Jalur variabel intervening (Y) dengan variabel dependen (Z)

sa = Standar error koefisien a

sb = Standar error koefisien b

Untuk menguji signifikansi pengaruh tidak langsung, maka perlu menghitung nilai t dari koefisien dengan rumus sebagai berikut:

$$t = \frac{ab}{sab}$$

Nilai t hitung dibandingkan dengan nilai t tabel, jika nilai t hitung > nilai t tabel maka dapat disimpulkan terjadi pengaruh mediasi.

c) **Pengaruh Total (*Total Effect*)**

Perhitungan pengaruh total dari variabel X (transportasi online) variabel Y (Pendapatan) dan Z (Kesejahteraan) diperoleh dengan melakukan penjumlahan antara pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung. Transportasi Online juga memiliki pengaruh tidak langsung dengan kesejahteraan pengemudi

melalui pendapatan pendapatan pengemudi (β_2). Total pengaruh hubungan pengaruh langsung dari transportasi online terhadap pendapatan pengemudi (β_1) ditambah pengaruh langsung yaitu koefisien path dari pendapatan ke kesejahteraan . Besarnya pengaruh total variabel secara sistematis dapat dinyatakan pada rumus berikut ini:

$$\text{Total Effect} = \text{Direct Effect} + \text{Indirect Effect}$$

$$\text{Total pengaruh} = \beta_1 + \beta_2$$

Keterangan:

P1 : pengaruh langsung transportasi online terhadap pendapatan pengemudi dan pengaruh langsung pendapatan pengemudi terhadap kesejahteraan

P2 : pengaruh tidak langsung transportasi online terhadap kesejahteraan pengemudi melalui pendapatan pengemudi

5. Analisis Koefisien Determinasi

Analisis koefisien determinasi (R^2 / R Square) digunakan untuk mengetahui seberapa besar persentase sumbangan pengaruh variabel independen secara serentak terhadap variabel dependen. Koefisien ini menunjukkan seberapa besar persentase variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan variasi variabel dependen. (Duwi Prayitno, 2015:66) Kriteria pengujian statistik adalah sebagai berikut:

$$R^2 = r^2 \times 100\%$$

Kriteria pengambilan keputusannya adalah sebagai berikut:

- 1) Jika $R^2 = 0$, maka tidak ada sedikit pun persentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen, atau variasi variabel independen yang digunakan dalam model tidak menjelaskan sedikit pun variasi variabel dependen.
- 2) Jika $R^2 = 1$, maka persentasi sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen adalah sempurna, atau variasi variabel independen yang digunakan dalam model menjelaskan 100% variasi variabel dependen. (Kadir, 2009)
- 3) Kecocokan model dapat dikatakan lebih baik apabila R^2 semakin dekat dengan 1.

6. Pengujian Kecocokan Model (*Model Fit*)

Pengujian kecocokan model digunakan untuk menentukan apakah model hipotetik yang diajukan sudah sesuai (*fit*) atau konsisten dengan data empirik. Pengujian kecocokan model dilakukan dengan cara membandingkan matriks korelasi teoretis dengan matriks korelasi empirisnya. Jika kedua matriks tersebut identik atau sesuai, maka model hipotetik yang diajukan tersebut dapat disimpulkan diterima secara sempurna.

Perhitungan uji kecocokan model secara manual dapat dilakukan seperti berikut ini:

a. Merumuskan hipotesis

$H_0 : R = R$ (matriks korelasi teoretis = matriks korelasi empirik)

$H_1 : R \neq R$ (matriks korelasi teoretis \neq matriks korelasi empirik)

b. Menentukan nilai Q

$$Q = \frac{1 - R_m^2}{1 - R_e^2}$$

Keterangan:

R_m^2 = Koefisien determinasi model teoretis (diusulkan)

R_e^2 = Koefisien determinasi model empirik (setelah terdapat koefisien jalur tak signifikan)