

## **ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI TINGKAT PENDAPATAN OJEK PANGKALAN DI LOKASI PANGKALAN OJEK TASPEN KOTA MALANG**

**Achmad Fikri, Dwi Susilowati, Sudarti**

Program Studi Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Malang, Jl. Tlogomas No.246 Malang, Indonesia

\* Corresponding author: [achmadfikri854@gmail.com](mailto:achmadfikri854@gmail.com)

---

### ***Artikel Info***

#### *Article history:*

Received 18 April 2019

Revised 25 April 2019

Accepted 20 May 2019

Available online 21 May 2019

---

**Keyword:** *Income, Working Hours, Age, Work Experience*

JEL Classification  
D31; J81; P23

---

### ***Abstract***

*This study aims to determine whether working hours, age, work experience partially and simultaneously have a significant effect on the level of income of conventional motorcycle taxi Ojeks at Taspen Motorcycle Base. The analytical tool used is Multiple Linear Regression which aims to determine whether working hours, age, work experience partially and simultaneously have a significant effect on the level of income of conventional motorcycle taxi Ojeks at Taspen Motorcycle Base. With the results of the study stating that working hours variables have a positive and significant effect on income variables. Age variables have a negative and not significant effect on income. Variable work experience has a positive and not significant effect on income.*

---

## **PENDAHULUAN**

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah perdesaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi dan sosial daerah perdesaan (Triastuti, 2017). Manusia merupakan makhluk sosial yang mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Untuk itu manusia memerlukan alat transportasi untuk melakukan perpindahan orang atau barang dari satu tempat ketempat yang lainnya. Secara umum, terdapat tiga jenis transportasi di Indonesia, yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. (Salim, 2000).

Transportasi memiliki tujuan untuk memberikan pelayanan yang mana mempermudah masyarakat dalam bersosialisasi dan mendapatkan barang dan jasa yang diperlukan dengan harga yang murah, cara yang mudah dan dampak yang kecil. Mobilitas penduduk sangat penting di kota-kota besar sebagai akibat dari pembangunan sosial dan ekonomi. Mobilitas penduduk menjadi komponen utama dalam dinamika perkembangan ekonomi suatu wilayah karena kemajuan perekonomian tidak akan terjadi tanpa adanya mobilitas penduduk begitu pula sebaliknya, mobilitas penduduk tidak akan terjadi tanpa adanya pembangunan. Setiap tahun mobilitas penduduk semakin meningkat. Terbukti meningkatnya alat dan jasa transportasi.

Disisi lain, hal ini dapat menyebabkan kemacetan terutama didaerah perkotaan. Selain itu, tingkat urbanisasi juga dapat berdampak pada meningkatnya jumlah penduduk yang mana dapat berpengaruh pada daya saing disektor transportasi pada suatu wilayah. Salah satu transportasi darat

yaitu sepeda motor. Sepeda motor merupakan kendaraan yang paling sering digunakan oleh masyarakat dibandingkan dengan transportasi lain khususnya di Kota Malang.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS Kota Malang, 2017), menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor yang ada di Kota Malang, pada tahun 2015 sebesar 411.568 unit, dan pada tahun 2016 sebesar 456.693. Data tersebut menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor terbanyak yaitu sepeda motor. Hal tersebut dikarenakan jumlah kendaraan roda empat di Kota Malang yang setiap tahun meningkat yang menyebabkan masyarakat ingin beralih ke kendaraan roda dua. Sepeda motor merupakan klarifikasi jenis kendaraan pribadi, namun di Indonesia banyak ditemui sepeda motor yang menggunakan sebagai kendaraan umum, yaitu mengangkut manusia atau barang dengan tarif tertentu yang biasa disebut Ojek.

Ojek merupakan transportasi umum tidak resmi di Indonesia berupa sepeda motor atau sepeda yang disewakan dengan cara memboncengkan penumpang. Dengan harga yang ditentukan dengan tawar menawar dengan sopir lalu setelah itu sang sopir akan mengantarkan ke tujuan yang diinginkan penumpang. Ojek pada awalnya menggunakan sepeda, Menurut W.J.S Poerwadarminta mengatakan bahwa Ojek adalah sepeda yang ditaksiran (Kusumawardhani, Fajrian, & Yuniswan, 2015). Seiring perkembangan jaman, sopir Ojek beralih menggunakan sepeda motor. PT Karya Anak Bangsa atau yang lebih dikenal dengan GO-JEK merupakan sebuah perusahaan teknologi asal Indonesia yang melayani layanan Ojek dengan menggunakan aplikasi Online. GO-JEK tak hanya memberikan layanan jasa antar seperti halnya Ojek Pangkalan, juga terdapat layanan jasa, seperti: pesan makanan, belanja barang, jasa kecantikan, home service, kurir barang, dan jasa pijat. Ojek berbasis Online merupakan terobosan baru yang bertujuan untuk memudahkan penggunaannya dan cepat serta lebih efisien. Hal ini menyebabkan meningkatnya masyarakat yang menganggur maupun yang sudah memiliki pekerjaan beralih ke profesi tersebut. Kemunculan Ojek berbasis Online berawal pada tahun 2015 yang beroperasi di Jakarta. Pada tahun 2016, Ojek Online resmi beroperasi di Kota Malang.

Sejak awal mulai beroperasi, timbulah sebuah permasalahan yaitu semakin bertambahnya jumlah Ojek Online yang beroperasi di Kota Malang dan juga bertambahnya jumlah pesaing lain seperti Grab Bike, Uber Bike, Go Go Jack, menyebabkan terjadinya persaingan semakin ketat antara Ojek Online. Selain itu, kemunculan Ojek Online di Kota Malang ini juga menimbulkan berbagai polemik dimasyarakat. Pada akhir tahun 2016, terjadi bentrokan antara Ojek Online dan Ojek Pangkalan. Hal ini terjadi karena Ojek Pangkalan merasa pendapatan menurun setelah mulai beroperasinya Ojek Online.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yang bersifat deskriptif kuantitatif yang meliputi pengumpulan data untuk diuji hipotesisnya. Lokasi penelitian ini bertempat di Lokasi Pangkalan Ojek Taspen yang berada di daerah Arjosari, Kota Malang. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh

Ojek di Lokasi Pangkalan Ojek Taspen yaitu sebesar 42 orang dan semua anggota populasi akan diteliti.

Penelitian ini menggunakan teknik analisis yaitu Analisis Regresi Linear Berganda, pengujian hipotesis dan uji asumsi klasik

**Definisi dan Operasionalisasi Variabel**

Variabel adalah objek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian. Variabel yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

**Variabel Terikat**

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel bebas. Dalam penelitian ini variabel terikatnya adalah pendapatan Ojek Pangkalan (Y).

**Variabel Bebas**

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi variabel terikat. Adapun dalam penelitian ini variabel bebas dengan notasinya masing-masing sebagai berikut:

**Jam Kerja (X1)**

Jam Kerja adalah waktu yang dicurahkan oleh Ojek Pangkalan di Lokasi Pangkalan Ojek Taspen untuk mencari pelanggan diukur dengan satuan jam.

**Jumlah Penumpang (X2)**

Jumlah Penumpang adalah rata-rata per hari Ojek Pangkalan yang di dapatkan selama jam bekerja .

**Tarif (X3)**

Tarif adalah biaya yang diberikan oleh Ojek untuk Penumpang yang menggunakan jasa tersebut.

**Tabel 1. Operasionalisasi Variabel**

No	Variabel Penelitian	Operasionalisasi Variabel	Unit Pengukuran
1	Pendapatan Ojek (Y)	Uang yang <i>Ojek</i> terima setiap bulannya saat bekerja / beroperasi	Rupiah / Bulan
2	Jam Kerja (X1)	Lama waktu bekerja dalam satu hari	Jam / Bulan
3	Jumlah Penumpang (X2)	Jumlah yang didapatkan dalam satu hari	Harian
4	Tarif (X3)	Jumlah biaya yang ditentukan oleh Ojek dari jarak tempuh yang dituju oleh penumpang.	Rupiah/ Harian

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Analisis Regresi Linear Berganda**

Hasil analisis regresi linear berganda dapat dilihat pada tabel 4.8 sebagai berikut:

**Tabel 2. Coefficients**

		Coefficients <sup>a</sup>				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
Model		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	96.823	4.859		9.925	.000
	Jam Kerja	4.820	.998	.042	2.821	.017
	Jumlah Penumpang	12.877	.781	.834	16.484	.000
	Tarif	7.142	.328	.444	21.786	.000

a. Dependent Variable: Pendapatan

Dari hasil analisis regresi linear berganda pada tabel 4.8 dapat dirumuskan persamaan regresi yaitu:

$$Y = 96.823 + 4.820X_1 + 12.877X_2 + 7.142X_3$$

#### Uji t

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda pada Tabel 4.8 menunjukkan bahwa diketahui nilai signifikansi pengaruh variabel Jam Kerja terhadap pendapatan Ojek Pangkalan adalah sebesar  $0,017 < 0,05$  dan nilai t hitung  $2,821 > t$  tabel  $2,024$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa H1 diterima dan H0 ditolak yang berarti variabel Jam Kerja berpengaruh signifikan positif terhadap pendapatan Ojek Pangkalan.

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda pada Tabel 4.8 menunjukkan bahwa diketahui nilai signifikansi pengaruh variable Jumlah Penumpang terhadap pendapatan Ojek Pangkalan adalah sebesar  $0,000 < 0,05$  dan nilai t hitung  $16,484 > t$  tabel  $2,024$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa H1 diterima dan H0 ditolak yang berarti variable Jumlah Penumpang berpengaruh signifikan positif terhadap pendapatan Ojek Pangkalan.

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda pada Tabel 4.8 menunjukkan bahwa diketahui nilai signifikansi pengaruh variable Tarif terhadap pendapatan Ojek Pangkalan adalah sebesar  $0,000 < 0,05$  dan nilai t hitung  $21,786 > t$  tabel  $2,024$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa H1 diterima dan H0 ditolak yang berarti variabel Pengalaman Kerja berpengaruh signifikan positif terhadap pendapatan Ojek Pangkalan.

#### Uji F

**Tabel 3. Anova**

		ANOVA <sup>b</sup>				
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	48398.001	3	16132.667	793.093	.000 <sup>a</sup>
	Residual	772.975	38	20.341		
	Total	49170.976	41			

a. Predictors: (Constant), Tarif , Jumlah Penumpang, Jam Kerja

b. Dependent Variable: Pendapatan

Berdasarkan hasil output pada tabel 4.9 diketahui nilai signifikansi untuk pengaruh variabel Jam Kerja, Jumlah Penumpang, dan Tarif secara simultan terhadap pendapatan adalah sebesar  $0,000 < 0,05$  dan nilai F hitung  $793,093 > F$  tabel 2,84, sehingga dapat disimpulkan bahwa H1 diterima yang berarti terdapat pengaruh positif signifikan secara simultan variabel Jam Kerja, Jumlah Penumpang, dan Tarif terhadap pendapatan.

### **Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)**

**Tabel 4. Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.992 <sup>a</sup>	.984	.983	4.510

a. Predictors: (Constant), Tarif , Jumlah Penumpang, Jam Kerja

Berdasarkan hasil output diatas diketahui nilai R Square sebesar 0,984, hal ini menunjukkan bahwa pengaruh variabel Jam Kerja, Jumlah Penumpang, dan Tarif secara simultan terhadap variabel pendapatan adalah sebesar 83,1%.

### **Uji Asumsi Klasik**

#### **Uji Normalitas**

**Tabel 5. One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		Unstandardized Residual
N		42
Normal Parameters <sup>a</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.34201080
Most Extreme Differences	Absolute	.098
	Positive	.098
	Negative	-.049
Kolmogorov-Smirnov Z		.636
Asymp. Sig. (2-tailed)		.813

a. Test distribution is Normal.

Berdasarkan hasil uji normalitas pada Tabel 4.11 diketahui nilai signifikansi  $0,813 > 0,05$ . Maka dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

### **Uji Heterokedastisitas**

**Tabel 6. Coefficients**

		Coefficients <sup>a</sup>					
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
Model		B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	4.761	2.529		1.882	.067	
	Jam Kerja	1.021	.520	.713	1.965	.057	
	Jumlah Penumpang	-.481	.407	-.429	-1.183	.244	
	Tarif	-.305	.171	-.261	-1.789	.082	

a. Dependent Variable: Abs\_Res

Berdasarkan hasil uji heterokedastisitas pada Tabel 4.12 didapatkan hasil bahwa nilai signifikansi variabel Jam Kerja (X1)  $0,057 > 0,05$  , sehingga dapat dinyatakan bahwa tidak terjadi heterokedastisitas.

Berdasarkan hasil uji heterokedastisitas pada Tabel 4.12 didapatkan hasil bahwa nilai signifikansi variabel Jumlah Penumpang (X2)  $0,244 > 0,05$  , sehingga dapat dinyatakan bahwa tidak terjadi heterokedastisitas.

Berdasarkan hasil uji heterokedastisitas pada Tabel 4.12 didapatkan hasil bahwa nilai signifikansi variabel Tarif (X3)  $0,082 > 0,05$  , sehingga dapat dinyatakan bahwa tidak terjadi heterokedastisitas.

### Uji Multikolinearitas

		Coefficients <sup>a</sup>				Collinearity Statistics		
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Tolerance	VIF
Model		B	Std. Error	Beta				
1	(Constant)	-96.823	4.859		-19.925	.000		
	Jam Kerja	.820	.998	.042	.821	.417	.161	6.193
	Jumlah Penumpang	12.877	.781	.834	16.484	.000	.162	6.189
	Tarif	7.142	.328	.444	21.786	.000	.998	1.002

a. Dependent Variable:

Pendapatan

Berdasarkan hasil Uji Multikolinearitas pada Tabel 4.13 didapatkan hasil bahwa variabel Jam Kerja (X1), Jumlah Penumpang (X2) , dan Tarif (X3), nilai tolerance  $> 0,10$  dan nilai VIF  $< 10,00$ , maka dapat diputuskan tidak terjadi multikolinearitas.

### Pengaruh Jam Kerja, Jumlah Penumpang, dan Tarif terhadap Pendapatan



Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa Jam Kerja, Jumlah Penumpang, dan Tarif berpengaruh signifikan positif secara simultan terhadap pendapatan Ojek Pangkalan. Pengaruh signifikan ini menandakan bahwa bila pendapatan Ojek Pangkalan mengalami penurunan ataupun peningkatan, maka ada hubungannya dengan Jam Kerja, Umur, dan Pengalaman Kerja. Hubungan itu telah sesuai dengan penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya.

Hasil dari penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Bere dan Heny (2018) yang menyatakan variabel Jam Kerja, Umur, dan Pengalaman Kerja yang digunakan dalam penelitian ini dapat berpengaruh terhadap pendapatan sopir BBT.

1. Pengaruh Jam Kerja Terhadap Pendapatan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan pada penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa Jam Kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan Ojek Pangkalan. Hal ini menunjukkan adanya hubungan searah antara Jam Kerja dengan pendapatan Ojek Pangkalan, sehingga bertambahnya Jam Kerja juga akan meningkatkan pendapatan Ojek tersebut. Hasil ini didukung oleh penelitian yang dilakukan Giri dan Dewi (2017), bahwa Jam Kerja mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan Ojek Go-Jek.

2. Pengaruh Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa Jumlah Penumpang berpengaruh terhadap pendapatan Ojek Pangkalan. Hal ini dijelaskan bahwa Semakin banyak penumpang yang didapat oleh Ojek Pangkalan, maka semakin naik pula uang yang didapatkan, maka pendapatan pun meningkat, begitu sebaliknya apabila penumpang yang didapatkan dalam satu hari itu sedikit, maka pendapatan yang didapat dalam satu hari itupun menurun.

3. Pengaruh Tarif Terhadap Pendapatan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dalam penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa Tarif berpengaruh signifikan terhadap pendapatan Ojek Pangkalan. Hasil ini didukung oleh penelitian Bere dan Heny (2018) bahwa Tarif berpengaruh terhadap pendapatan Ojek. Tarif dapat mempengaruhi pendapatan Ojek karena tarif ditentukan berdasarkan jarak tempuh yang ingin dituju oleh penumpang, semakin jauh tujuan yang ingin dituju oleh penumpang, maka semakin tinggi pula tarif yang diberikan kepada penumpang.

## **KESIMPULAN**

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan yaitu:

Variabel Jam Kerja, Jumlah Penumpang, dan Tarif berpengaruh positif dan signifikan secara simultan terhadap pendapatan Ojek Pangkalan di Lokasi Pangkalan Ojek Taspen. Variabel Jam Kerja berpengaruh positif signifikan secara parsial terhadap pendapatan Ojek Pangkalan. Apabila Ojek mencurahkan waktunya untuk bekerja lebih lama akan memperoleh pelanggan lebih banyak dengan begitu penghasilan yang diperoleh akan meningkat. Variabel Jumlah Penumpang berpengaruh positif dan signifikan

terhadap pendapatan Ojek Pangkalan. Apabila Ojek Pangkalan mendapat penumpang dalam satu hari semakin banyak, maka pendapatan pun meningkat. Variabel Tarif berpengaruh signifikan dan positif terhadap pendapatan Ojek Pangkalan. Hal ini disebabkan Tarif Ojek ditentukan oleh jarak yang ingin ditempuh oleh penumpang tersebut. Semakin jauh jarak yang ditempuh, maka tarif yang diberikan pun akan meningkat.

## **SARAN**

Dari hasil penelitian yang dilakukan, ada beberapa hal yang dapat disarankan yaitu Dalam rangka meningkatkan pendapatan, maka para Ojek Pangkalan diharapkan dapat memanfaatkan teknologi yang ada supaya dapat bersaing dengan munculnya Ojek berbasis Online. Perusahaan Ojek Online seharusnya memberikan edukasi tentang sistem kerja Ojek Online kepada Ojek Pangkalan dengan harapan dapat meningkatkan pendapatan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Abbas, S. (2003). In Manajemen Transportasi. Jakarta: PT Grafindo Persada.
- Bere, F. S., & Dewi, M. U. (2017). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Batu Belig Transport di Kelurahan Kerobokan Kelud. II.
- Boediono. (2002). Pengantar Ekonomi. Jakarta, Indonesia: Erlangga.
- Boediono. (2002). In Pengantar Ekonomi Mikro 1 (Edisi dua ed.). BPFE.
- Dyckman, T., Charles, J., & Roland, E. (2002). Akuntansi Intermediate. Jakarta, Indonesia: Erlangga.
- Fees, Reeve, Warren, & Niswonger. (1999). In Prinsip-Prinsip Akuntansi (Edisi sembilan belas ed.). Jakarta: Erlangga.
- Giri, P. C., & Dewi, M. U. (2017). E-Jurnal EP Unud. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Ojek Go-Jek Di Kota Denpasar, Bali , 6 (6), 970.
- Harahap, S. (2002). Akuntansi Aktiva Tetap.
- H. Basri, F. (1995). Perekonomian Menjelang Abad XXI. Jakarta, Indonesia: Erlangga.
- Kamaluddin, R. (2003). In Ekonomi Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Kusumawardhani, A., Fajrian, & Yuniswan, T. (2015, Juni 6). Teknologi Informasi. (A. Kusumawardhani, Fajrian, & T. Yuniswan, Editors) Retrieved Oktober 23, 2018, from CNN Indonesia:  
<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20150806162314-189-70516/melihat-sejarah-Ojek-sebelum-gOjek?>
- Mardiasmo. (2003). Perpajakan. Yogyakarta, Indonesia: Andi.
- Miro F. (2005). In Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencanaan, dan Praktisi. Jakarta: Erlangga.
- Muliawan, H., & Sutrisna, I. (2016). Jurnal Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Udayana. Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi , 5 (12).



- Nur, M. N. (2004). In Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nur, T. (2015). Analisis Perubahan Pendapatan Usaha Pedagang Eceran Sebelum & Sesudah Berdirinya Indomaret dan Alfamart Di Kecamatan Tampan Pekanbaru , 8-9.
- Salim, A. (2000). Manajemen Transportasi (Cetakan Pertama. Edisi Kedua ed.). , Jakarta, Indonesia: PT Raja Grafindo Persada.
- Sukirno, S. (2008). Mikro Ekonomi Teori Pengantar. Jakarta, Indonesia: PT. Rajagrafindo Persada.
- Suharyadi, & S.K., P. (2013). In I. D. J (Ed.), Statistika untuk Ekonomi dan Keuangan Modern (Edisi 2 ed., Vol. 2, p. 7). Jakarta, DKI Jakarta, Indonesia: Salemba Empat.
- Sugiyono. (2006). Statistik Untuk Penelitian (Edisi Kesepuluh ed.). (E. Mulyatiningsih, Ed.) Bandung, Jawa Barat, Indonesia: CV ALFABETA.
- Triastuti, U. H. (2017, Oktober Selasa). Transportasi Sebagai Pendukung Sasaran Pembangunan Nasional. Retrieved Oktober Kamis, 2018, from Departemen Perhubungan:  
<http://www.dephub.go.id/post/read/transportasi-sebagai-pendukung-sasaran-pembangunan-nasional>