

**ANALISIS PENDAPATAN DRIVER GOJEK
PADA MASA NEW NORMAL DI KOTA DENPASAR**

Ni Wayan Eka Indrayani¹

Made Heny Urmila Dewi²

^{1,2}FakultasEkonomidanBisnisUniversitasUdayana (UNUD), Bali, Indonesia

ABSTRAK

Paradigma mobilitas manusia telah berkembang sebagai akibat dari munculnya alat transportasi, khususnya layanan transportasi online seperti Gojek. Tujuan dari kajian ini yaitu untuk menguji konsekuensi adanya jarak, waktu kerja, usia, dan volume transaksi layanan terhadap penghasilan pengemudi Gojek di Kota Denpasar pada masa New Normal. Data dikumpulkan dengan menggunakan teknik kuantitatif dan desain asosiatif dengan mensurvei pengemudi Gojek aktif di Kota Denpasar. Temuan analisis menunjukkan bahwa parameter-parameter tersebut berdampak pada pendapatan pengemudi Gojek secara simultan, dengan jarak tempuh dan jam kerja berdampak positif dan substansial, sedangkan usia berdampak negatif dan jumlah transaksi layanan berdampak menguntungkan. Pengemudi yang berusia lebih muda sering kali menghasilkan lebih banyak uang, dan kuantitas interaksi layanan menjadi faktor dalam pertumbuhan pendapatan. Hasil kajian ini menjelaskan secara menyeluruh tentang variabel-variabel yang mempengaruhi pendapatan pengemudi Gojek, yang dapat menjadi panduan bagi para pengemudi dan pelaku usaha layanan transportasi online dalam memaksimalkan potensi pendapatan. Studi ini juga memberikan wawasan tentang dampak Masa New Normal dan pdaemi COVID-19 terhadap layanan transportasi online dan pendapatan driver.

Kata kunci: pendapatan, driver gojek, masa new normal

Klasifikasi JEL: R480, R410, I180

ABSTRACT

The paradigm of human mobility has evolved as a result of the emergence of transportation tools, especially online transportation services such as Gojek. The purpose of this study is to examine the effect of distance, working hours, age, dan volume of service transactions on the income of Gojek drivers in Denpasar City during the New Normal period. Data was collected using quantitative techniques dan associative design by surveying active Gojek drivers in Denpasar City. The analysis findings show that these parameters have an impact on Gojek drivers' income simultaneously, with mileage dan working hours having a positive dan substantial impact, while age has a negative impact dan the number of service transactions has a beneficial impact. Younger drivers often make more money, dan the quantity of service interactions is a factor in income growth. The results of this study provide a more thorough knowledge of the variabels that affect Gojek drivers' income, which can guide drivers dan online transportation service businesses in maximizing income potential. This study also provides insight into the impact of the New Normal Era dan the COVID-19 pdaemic on online transportation services dan driver income.

keyword: income, Gojek driver, new normal-era

Klasifikasi JEL: R480, R410, I180

PENDAHULUAN

Alat transportasi saat ini tidak hanya sebagai barang mewah saja akan tetapi telah bertransformasi menjadi kebutuhan pokok. Hal ini didorong oleh meningkatnya aktivitas atau mobilitas manusia yang mengharuskan manusia berpindah dari satu titik atau tempat menuju titik atau tempat lain. Menurut Irdiana dan Iristian (2019) pengertian transportasi adalah alat pemindah dari lokasi asalnya ke lokasi tujuan. Ada juga tujuan yang harus terpenuhi seperti ada barang ataupun sesuatu yang dikirimkan ke lokasi, adanya motor atau kendaraan beroda yang bisa menjadi alat yang mengantarkan, serta lintasan untuk rute ke lokasi.

Seiring perkembangan teknologi dan meningkatnya aktivitas manusia, maka munculah usaha berupa *ojekonline*. *Ojekonline* adalah jasa kendaraan yang memanfaatkan kemajuan teknologi sebagai media untuk mencari penumpang hingga proses pembayaran (Pratiwi dan Kesumadewi, 2017). Salah satu jasa kendaraan yang diminati di Indonesia yaitu berupa *ojek online*. Transportasi online berupa *ojekonline* merupakan jenis kendaraan umum *paratransit* yaitu jenis transportasi yang menawarkan tarif dan lintasan sesuai dengan keinginan dan kebutuhan penumpang (Usman, 2021). Penumpang dapat melakukan pemesanan jasa *ojek online* kapan saja karena tidak adanya jadwal pemberangkatan dan dapat ditemui dimana saja.

GO-JEK menjadi salah satu media pengangkutan yang menyediakan jasa taksi penjelajah yang memanfaatkan program di perangkat lunak berbasis web dan bisa untuk semua kalangan untuk pelayanannya. GO-JEK menjadi layanan yang mudah beradaptasi atau bisa dibilang fleksibel, karena GO-JEK memang dasarnya menggunakan motor beroda dua yang bisa lebih cepat dan juga jangkauan ke ruang kecil saat terjadi kemacetan menjadi kelebihannya. Sejak awal, GO-JEK merupakan salah satu ujung tombak yang membuka banyak posisi terbuka. Hal inilah yang menyebabkan semakin banyaknya masyarakat pengangguran atau yang saat ini mempunyai kewajiban mendaftarkan diri menjadi bagian dari driver GO-JEK dengan tawaran pembagian komersilnya 80% untuk driver dan setoran ke perusahaan hanya 20% dari hasil. Sistem kerjanya juga menjadi tidak terikat akan waktu, sehingga driver mampu mengatur

waktunya sesuai dengan keadaan yang ada atau sesuai dengan keinginannya. (Trio Hamdani,2019).

Nadiem Makarim memberikan *statement*, Visi Gojek itu untuk mencapai hal yang menjadi kebermanfaatan bagi Indonesia dan juga sebagai solusi dalam berbagi energy positif pada dampak sosial yang sedang dialami Indonesia. Fokus dari solusi terkait masalah bagi klien dan rekan kerja, Gojek sudah unggul dalam memelopori media pemrograman multi-sisi di mana banyak orang dapat memanfaatkan dukungan ini untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka. Tahap tersebut menjadi tahap dimana organisasi dan pelaku bisnis dapat menjangkau konsumen, mengembangkan pendapatan dan membantu akses ke administrasi keuangan. Sementara itu, tujuan utama Gojek adalah memanfaatkan inovasi untuk mengatasi permasalahan yang sering terjadi pada konsumen, pengemudi, dan pedagang melalui kemitraan penting dengan pionir inovasi di seluruh dunia. Gojek berada dalam posisi yang lebih mudah untuk menyampaikan barang-barang kreatif dan pertemuan kepada banyak orang di Asia Tenggara.

Permasalahan yang saat ini terjadi pada driver Gojek adalah jumlah driver GO-JEK yang semakin banyak dan semakin banyaknya kompetitor seperti becak, bang jek, ojek dan lain-lain menyebabkan semakin ketatnya persaingan antar pengemudi taksi online. Fenomena tersebutlah yang menjadi salah satu penyebab gaji driver GO-JEK mengalami penurunan. Bukan hanya itu saja, bangkitnya GO-JEK juga memberikan dampak yang lain bagi masyarakat. Ada sisi positif dan negatifnya, contohnya orang-orang yang pro dengan GO-JEK menilai GO-JEK adalah metode transportasi lain yang cocok dengan permintaan masyarakat dan GO-JEK harus terus diikuti, sementara individu yang mendukung GO-JEK Hal ini ditentang oleh penilaian bahwa GO-JEK tidak bisa dijadikan alat transportasi dan lebih jauh lagi bersaing dengan ojek tradisional. Meski demikian, GO-JEK mengalami transformasi menjadi industri permodalan dan memberikan ladang pekerjaan untuk penduduk setempat. (Chia dan Rachel Genevieve,2019).

Dampak virus Corona di masa normal baru menyebabkan berkurangnya pendapatan bagi layanan GO-JEK, karena perusahaan bekerja sama secara terbuka dan di lapangan bertemu para pelancong. Salah satu pengemudi tepatnya di kota Semarang, memberikan penjelasan bahwa gajinya menurun sebesar 75% (Nugroho dan Mallo, 2021). Di tengah pandemi virus Corona,

pemerintah Indonesia menerapkan ekspektasi baru terhadap kenyamanan sehari-hari. Selain menciptakan konvensi kesejahteraan, Gojek dan Get berupaya menetapkan prinsip-prinsip yang diperbarui untuk memberikan kesempatan keuangan yang lebih luas, penggabungan dari biaya, dan akses untuk jasa yang lebih terjamin keamanannya. Seperti diketahui, driver online tidak diberikan larangan berpindah tempat bagi kliennya yang menerapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Hal ini tercantum dalam “Pedoman Imam Kesejahteraan (Permenkes) Nomor 9 Tahun 2020” terkait PSBB tentang Peningkatan Kecepatan Penanganan Virus Corona. Meski begitu, Dinas Perhubungan (Kemenhub) mengeluarkan “Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 18 Tahun 2020” terkait adanya transportasi yang dikendalikan agar tercegahnya penyebaran dari Virus Corona . Standar ini memperbolehkan driver online memberikan jasa kepada pemudik yang PSBB. Pasal 11 ayat 1 huruf c Pedoman Transportasi Pendeta menyatakan bahwa sepeda motor berbasis aplikasi wajib digunakan untuk keperluan barang yang layak. Padahal, sebagaimana dimaksud pada poin d, taksi penjelajah online dapat memindahkan pelanggan dalam kasus-kasus tertentu (Setyowati,2020). Selain karena adanya PSBB, kendala cuaca juga berpengaruh pada pendapatan yang dihasilkan oleh *driver* Gojek, dimana jika situasi hujan para *driver* gojek menonaktifkan aplikasinya dikarenakan situasi yang seperti itu tidak mungkin untuk mencari konsumen karena jika mengambil orderan di situasi seperti itu akan mengakibatkan kerugian bagi para *driver* gojek.

Adapun hal-hal yang mempengaruhi penghasilan pada driver ojek *online* yaitu:Faktor yang pertama yaitu jarak tempuh merupakan jarak yang ditempuh oleh *Driver* Gojek untuk layanan transportasi online yang mereka sediakan.Jarak tempuh dalam layanan Gojek mengacu pada jarak yang ditempuh oleh pengendara ojek online (ojol) untuk mengantarkan penumpang dari titik awal ke tujuan.Jarak tempuh juga berpengaruh pada harga yang sudah ditentukan oleh Perusahaan Gojek. Jarak tempuh juga berkaitan dengan tarif biasanya dihitung per kilometer.

Variabel selanjutnya, khususnya jam kerja pengemudi Go-Jek saat sedang melayani *customer* juga bisa memberikan dampak yang signifikan ke gajinya. Hubungan linier saat kenaikan dari banyaknya layanan yang diberikan atau makin banyak dari pelanggan yang menggunakan jasanya, tentunya gajinya akan mengalami peningkatan. Hal tersebut juga bisa berlaku sebaliknya. Jika durasi yang dipakai semakin sedikit maka semakin tinggi pula gaji yang

diperoleh driver Go-Jek. Pengemudi Go-Jek mendapatkan lebih sedikit dan membayar lebih sedikit. Akibatnya, individu yang lebih berguna menginvestasikan energinya untuk bekerja yang artinya individu akan lebih giat lagi dalam menambah pemasukan atau gaji lebih lagi (Marsusanti, 2018).

Komponen ketiga adalah usia, usia bisa menjadi patokan dalam analisis dari tindakan individu dalam menyelesaikan suatu tugas, situasi pada umumnya yang masih dapat dikatakan berguna adalah sekitar 15-35 tahun. Diakui, driver Go-Jek di rentang usia produktif bisa melakukan pekerjaan dengan ideal yang pada akhirnya gajinya meningkat. Hal ini sesuai penelitian (Giri dan Dewi, 2017) menyatakan bahwa usia berpengaruh terhadap gaji pengemudi Go-jek di Kota Denpasar, Bali. Hasyim (2006) juga berpendapat bahwa usia bisa menjadi patokan untuk berhasil tidaknya latihan seseorang, yang jelas keadaan individu tersebut solid. Berada pada usia yang berguna (15-65 tahun) memberikan kemungkinan sebagai pekerja yang lebih baik lagi dan idealnya dengan tujuan agar gajinya naik. Di GO-JEK, pengemudi rentang usianya berkisar antara 17-55 tahun. Gaji pengemudi usia produktif pun tak jauh berbeda, yakni 3-5 juta setiap bulannya (Marsusanti,2018).

Variabel yang keempat adalah kuantitas pertukaran layanan, kuantitas pertukaran layanan adalah jumlah pesanan yang sudah diambil driver Go-Jek, dengan artian makin besar jumlah pertukaran atau pesanan maka tinggi pula bayarannya. yang akan didapat pengemudi dan semakin banyak pertukaran atau pesanan yang didapat akan dikumpulkan. menjadi fokus yang dapat ditukarkan dengan dorongan sebagai uang tunai yang akan diberikan kepada pengemudi Go-jek.

Dari penelusuran masa lalu yang dipimpin oleh Prima Waluyojati dan Sugiyanto (2021) menampilkan secara tertulis bahwa episode Covid berdampak pada penurunan pembayaran ojek online (ojol) dan transportasi online Go-Vehicle, beralasan bahwa pembayaran ojek berbasis web terkena dampaknya. bisnis sosial yang sangat besar. Di antara jaringan yang disarankan oleh otoritas publik serta peningkatan kesadaran kesehatan karena infeksi, kehadiran pengemudi taksi online dibatasi, tentunya membuat gajinya mengalami penurunan. Sementara itu, penelitian yang dipimpin oleh Danrew et al., (2021) menunjukkan bahwa selama pdaemi virus Corona, hal tersebut menjadi tantangan yang tidak dapat disangkal. bagi pengemudi transportasi

online. Berdasarkan informasi yang didapat, rata-rata pengemudi Gojek mengalami penurunan pesanan sehingga mengakibatkan penurunan gaji di bawah gaji terendah yang diperbolehkan undang-undang (UMR). Hasil penelitian yang diarahkan oleh Astra Computerized (2020) menunjukkan bahwa virus Corona di Indonesia berdampak buruk di bagian transportasi, dimana semakin berkurangnya kegiatan dari masyarakat di luaran rumah yang menjadi alasannya. Jika ingin melakukan suatu perjalanan, mereka akan lebih suka memanfaatkan kendaraan pribadi yang pastinya bagi mereka lebih aman dan juga nyaman. Perbedaan penelitian sebelumnya dengan kajian ini adalah penelitian sebelumnya lebih mengkaji mengenai dampak dari pandemi covid, seperti adanya sistem *lockdown* dan pembatasan kegiatan masyarakat sehingga waktu produktivitas bekerja para driver sangat terbatas dan pendapatan secara langsung mengalami penurunan. Sedangkan pada penelitian ini, menggunakan Jarak tempuh, waktu kerja, umur, dan banyaknya transaksi jasa terhadap peningkatan penghasilan para driver Gojek.

METODE PENELITIAN

Pemeriksaan ini menggunakan rencana kooperatif dengan metodologi kuantitatif. Creswell (2010, p. 24) mengungkapkan bahwa, "metodologi kuantitatif merupakan perkiraan dari proses perhitungan dan tujuan faktual dengan landasan yang logis serta data yang didapatkan dari tes terhadap perorangan atau masyarakat dimana adanya permintaan untuk memberikan *feedback* pada suatu penelitian yang akan digunakan sebagai penentuan kekambuhan dan skema dari anggapan mereka".

Konfigurasi eksplorasi yang digunakan dalam pemeriksaan ini tergantung pada model yang digunakan sebagai rencana pemeriksaan yaitu suatu pengaturan atau metode dalam melakukan penyelidikan untuk mendapatkan informasi yang diharapkan. Eksplorasi ini menggunakan berbagai strategi investigasi kekambuhan langsung karena faktor bebasnya terdiri dari beberapa. Pemeriksaan yang dilakukan adalah penelitian lapangan dalam rangka audit penulisan, baik dari buku-buku maupun dari eksplorasi masa lalu. Yang dimaksud dengan penelitian lapangan adalah mengumpulkan informasi secara lugas mengenai objek yang akan ditelaah, khususnya driver Gojek di Denpasar. Item yang akan dipakai untuk eksplorasi ini adalah

Driver Gojek di Kota Denpasar dengan faktor jarak tempuh, jam kerja, umur dan jumlah penukaran administrasi pada pembayaran Gojek Driver.

Strategi pengujian dalam eksplorasi ini mencakup pengujian non-likelihood, yang berarti suatu prosedur pengujian kesempatannya tidak diberikan atau kesempatan yang sama tidak bisa didapat setiap komponen (bagian masyarakat) untuk dipilih sebagai contoh (Sugiyono, 2016: 84). Salah satu prosedur pengujian yang mencakup pemeriksaan non-kemungkinan adalah Pemeriksaan Purposif.

Strategi pengumpulan informasi yang dipakai dalam eksplorasi ini yaitu prosedur tanya jawab ke narasumber dan pendokumentasian. Sementara itu, strategi pemeriksaan informasi yang digunakan adalah prosedur pemeriksaan yang jelas.

HASIL DAN KAJIAN

Jarak Tempuh

Mengingat konsekuensi pengorganisasian informasi terhadap tanggapan responden terhadap jarak alat angkut yang direvisi sebanyak 100 responden, maka dapat dibuat klasifikasi seluruh responden untuk setiap klasifikasi dan telah tergambar dalam Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Hasil Respon terhadap Jarak Tempuh (X₁)

Jarak Tempuh (Perbulan)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
150 – 250Km/jam	52	52,0
251 – 350Km/jam	25	25,0
351 – 450Km/jam	20	20,0
451 – 550Km/jam	1	1,0
551 – 650Km/jam	2	2,0
Total	100	100

Sumber: Hasil Penelitian, 2023 (data diolah)

Jika didasarkan dalam Tabel 1.1 dapat dinyatakan jarak tempuh *driver* Gojek paling dominan sebesar 150 – 250 Km/Jam per bulan yaitu sebanyak 52 orang atau 52 persen. Hal ini dikarenakan *driver* gojek memilih jarak tempuh yang singkat atau pendek agar dapat mengambil pesanan yang lebih banyak, sehingga diharapkan jumlah transaksinya meningkat. Ini sesuai dengan jumlah transaksi yang dominan sebanyak 150-250 kali transaksi dalam sebulan. Sedangkan jarak tempuh *driver* Gojek sebesar 451 – 550 Km/Jam sebanyak 1 orang atau 1 persen. Hal ini dikarenakan jarang ada *driver* gojek yang mau mengambil pesanan yang memiliki jarak pengiriman/pengantaran yang cukup jauh. Selain itu faktor usia *driver* gojek juga didominasi oleh

driver yang berusia diatas 40 tahun dan cenderung mengambil rute yang singkat atau tidak terlalu jauh.

Jam Kerja

Mengingat konsekuensi pengorganisasian informasi terhadap tanggapan responden mengenai jam kerja yang direvisi oleh 100 responden, maka dapat dibuat klasifikasi seluruh responden untuk setiap klasifikasi seperti yang ditampilkan pada Tabel 1.2 berikut ini.

Tabel 1.2 Hasil Respon terhadap Jam Kerja (X₂)

Waktu Kerja (Perbulan)	Kuantitas (Orang)	Persentase (%)
150 Jam	15	15,0
180 Jam	19	19,0
210 Jam	12	12,0
240 Jam	28	28,0
270 Jam	9	9,0
300 Jam	17	17,0
Total	100	100

Sumber: Hasil Penelitian, 2023 (data diolah)

Berdasarkan Tabel 1.2 dapat dinyatakan bahwa responden pada penelitian ini mengenai jam kerja yang paling dominan yaitu 240 Jam/bulan sebanyak 28 *driver* gojek atau 28 persen. Jika dirata-ratakan perhari yaitu 8 jam/hari. Hal ini dikarenakan *driver* bekerja selama 8 jam/hari, selain itu *driver* yang berusia kurang dari 40 tahun yang paling dominan. *Driver* gojek yang berusia produktif biasanya bekerja selama 7-8 jam setiap harinya. Sedangkan sebanyak 9 orang atau 9 persen *driver* gojek memilih bekerja selama 270 Jam/bulan.

Umur

Mengingat konsekuensi klasifikasi informasi terhadap tanggapan responden mengenai kemajuan dalam beberapa tahun yang ditinjau oleh 100 responden, maka dengan mempertimbangkan semua hal, dapat dibuat organisasi untuk setiap klasifikasi seperti yang ditampilkan pada Tabel 1.3 berikut ini.

Tabel 1.3 Hasil Respon terhadap Umur (X₃)

Umur	Jumlah	Persentase
------	--------	------------

	(Orang)	(%)
Usia 21-25	10	10,0
Usia 26-30	30	30,0
Usia 31-35	8	8,0
Usia 36-40	7	7,0
Usia >40	45	45,0
Total	100	100

Sumber: Hasil Penelitian, 2023 (data diolah)

Berdasarkan Tabel 1.3 dapat dinyatakan bahwa responden pada penelitian ini didominasi oleh *driver* gojek yang berumur >45 Tahun yaitu sebanyak 45 orang atau 45 persen, sedangkan yang paling sedikit *driver* gojek berumur 36-40 Tahun sebanyak 7 orang atau 7 persen. Hal ini berarti *driver* Gojek di Kota Denpasar didominasi oleh umur lebih besar dari 40 Tahun, hal ini dikarenakan kategori umur tersebut memerlukan pekerjaan yang lebih fleksibel atau ada yang memilih menjadi *driver* karena sudah tidak bekerja tetap. *Driver* yang berumur dominan selanjutnya yaitu 26-30 Tahun. *Driver* yang berusia 26-30 Tahun lebih produktif dalam meningkatkan pendapatan. Berdasarkan hasil sebar kuesioner ada beberapa *driver* yang memiliki pekerjaan lainnya.

Jumlah Transaksi Jasa

Mengingat konsekuensi klasifikasi informasi tanggapan responden terhadap jumlah pertukaran yang ditinjau oleh 100 responden, maka dapat dibuat organisasi, jika dianggap sama, untuk setiap kelas bisa dilihat dalam tabel 1.4 yang ada di bawah.

Tabel 1.4 Jawaban Responden Jumlah Transaksi Jasa (X₄)

Jumlah Transaksi Jasa (Perbulan)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
<150 Kali	7	7,0
150 – 250 Kali	68	68,0
251 – 350 Kali	8	8,0
351 – 450 Kali	12	12,0
451 – 550 Kali	3	3,0
>550 Kali	2	2,0
Total	100	100

Sumber: Hasil Penelitian, 2023 (data diolah)

Berdasarkan Tabel 1.4 dapat dinyatakan, responden pada penelitian ini didominasi oleh *driver* gojek yang jumlah transaksinya 150-250 kali perbulan yaitu sebanyak 68 orang atau 68 persen. Hal ini dikarenakan persaingan yang ketat antar *driver* itu sendiri. Selain itu jam kerja juga mempengaruhi jumlah transaksi *driver* gojek, *driver* yang bekerja lebih lama akan mendapatkan

jumlah transaksi yang lebih banyak, begitupun sebaliknya. Sedangkan yang paling sedikit jumlah transaksi *driver* gojek yaitu >550 kali perbulan sebanyak 2 orang atau 2 persen. Rata-rata jumlah transaksi *driver* Gojekdalam seharinya yaitu 8 kali atau sekitar 150-250 kali perbulan untuk memperoleh pendapatan.

Pendapatan

Mengingat konsekuensi klasifikasi informasi terhadap tanggapan responden mengenai gaji yang direvisi oleh 100 responden, maka dapat dibuat pengorganisasian seluruh responden untuk setiap kelas seperti yang ditampilkan pada tabel 1.5

Tabel 1.5 Hasil Respon terhadap Penghasilan (Y)

Pendapatan (Perbulan)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
Rp. 1.000.000 - Rp.1.500.000	35	35,0
Rp. 1.500.001- Rp. 2.000.000	27	27,0
Rp. 2.000.001 - Rp. 2.500.000	17	17,0
Rp. 2.500.001 - Rp. 3.000.000	7	7,0
Rp. 3.000.001 - Rp. 3.500.000	11	11,0
>Rp. 3.500.000	3	3,0
Total	100	100

Sumber: Hasil Penelitian, 2023 (data diolah)

Berdasarkan Tabel 1.5, dapat dikatakan bahwa sebaran responden ditinjau dari gaji bulanan adalah sekitar Rp. 1.000.000 - Rp. 1.500.000 untuk 35 orang atau 35% dan gaji bulanan sekitar Rp. 1.500.001 - Rp. 2.000.000 ke atas sebanyak 27 orang atau 27%. Hal ini disebabkan sebagian besar responden berusia lebih dari 40 tahun. Pengemudi yang berusia lebih dari 40 tahun umumnya akan menempuh jarak tempuh lebih sedikit per hari sehingga memperoleh upah lebih sedikit. Untuk sementara, bayar mulai Rp 2.000.000 -> Rp. 3.500.000 diakuisisi oleh 38 orang atau 38%. Hal ini karena usia manfaatnya di bawah 40 tahun, yang dapat menerima lebih banyak permintaan atau jumlah pertukaran administrasi. Pengemudi Gojek di usia produktifnya bisa menerima pesanan dengan jarak yang lebih jauh sehingga ongkos yang didapat lebih besar dan gajinya bertambah. Gaji bulanan rata-rata pengemudi Gojek adalah Rp. 1.950.000,- masih di bawah UMR Kota Denpasar, namun ada beberapa driver yang mengeluarkan biaya lebih dari UMR Denpasar yaitu Rp. 3.000.000 –>Rp. 3.500.000, tepatnya 21 orang atau 21%.

Hasil Uji Signifikan Simultan (Uji F-Test)

Uji signifikan simultan bertujuan untuk mengetahui tingkat signifikansi H1, yaitu pengaruh jarak tempuh, waktu, usia dan jumlah transaksi secara bersama berpengaruh pada penghasil dan *river* Gojek pada Masa *New Normal* di Kota Denpasar. Menggunakan rumus di bawah ini untuk pengujian signifikansi simultan, yaitu sebagai berikut :

Pengetesan jarak tempuh, durasi dalam pekerjaan, umur, dan total keseluruhan transaksi terhadap hasil yang didapatkan *Driver* Gojek pada Masa *New Normal* di Kota Denpasar.

a) Formulasi Hipotesis Variabel

Ho : $\beta_1, \beta_2, \beta_3 = 0$, artinya jarak tempuh, jam kerja, umur, dan jumlah perpindahan seluruhnya tidak berpengaruh secara keseluruhan terhadap gaji *Driver* Gojek pada *new normal era* di Kota Denpasar.

H1 : $\beta_1, \beta_2, \beta_3$, menunjukkan bahwa pada masa *New Normal* di Kota Denpasar, paling tidak salah satu faktor berikut ini mempunyai dampak yang cukup bermakna terhadap pendapatan *Driver* Gojek: jarak tempuh; jam kerja; usia; dan jumlah transaksi yang dilakukan secara bersamaan.

b) Taraf Nyata

Diperoleh F tabel (0.05, 4, 95) dengan tingkat kepercayaan 95% atau tingkat kesalahan 5% ($\alpha=0.05$), df n (k), (4), dan dfd ($n - k - 1$) ($100 - 4 - 1 = 95$), jadi nilai F – tabel adalah 2,47.

c) Standar Percobaan

Jika interpretasi yang dilakukan t hitung < t tabel maka H0 diterima; jika tidak, H0 ditolak.

d) Angka Analitik Uji

berdasarkan hasil perhitungan IBM SPSS Statistics 24. Dapat diperkenalkan Tabel 1.6 yang menunjukkan nilai f-hitung untuk faktor pajak, jam kerja, umur dan jumlah pesanan.

Tabel 1.6 Analisis Signifikan Simultan

		ANOVA ^a				
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	13,828	4	3,457	573,839	,000 ^b

Residual	,572	95	,006
Total	14,400	99	

a. Dependent Variabel: Pendapatan (Y)
 b. Predictors: (Constant), Jumlah Transaksi (X4), Jam Kerja (X2), Umur (X3), Jarak Tempuh (X1)

Sumber: Data Diolah, 2023 (Lampiran)

Terlihat pada tabel di atas, $df =$ derajat kebebasan pada pembilang sama dengan 4, $df =$ derajat kebebasan pada penyebut sama dengan 95, dan nilai F-hitung dan Sig.hitung yang dihasilkan berturut-turut adalah 0,000 dan 573,839.

Mengingat efek samping dari perhitungan Uji-F, sig F adalah 0,000, lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa hasil gaji atau pendapatan dari driver Gojek di Kota Denpasar bisa disebabkan oleh adanya jarak perjalanan, durasi kerja, umur, dan total transaksi simultan.

Penghasilan adalah seberapa besar gaji yang diperoleh warga dalam durasi tertentu sebagai balas jasa atas pelayanan atau yang mempengaruhi penciptaan yang telah disumbangkan. Samuelson dan Nordhasus (2002:157) menyatakan bahwa pendapatan adalah jumlah yang diperoleh melalui kerja, yang biasanya diakumulasikan dalam bentuk bulanan.

Faktor pertama yang dapat mempengaruhi pendapatan Driver Gojek di masa new normal adalah jarak yang ditempuh. Jarak yang diperlukan untuk memperoleh layanan disebut jarak tempuh. Departemen Perhubungan (2002) mengatakan bahwa tarif adalah sejumlah uang yang dibayarkan kepada setiap orang yang menaiki kendaraan angkutan umum dalam satuan rupiah. Dalam penelusuran tersebut, diketahui bahwa jarak tempuh sangat mempengaruhi gaji pengemudi Gojek di Kota Denpasar. Dengan asumsi ada peningkatan jarak tempuh, maka dapat meningkatkan gaji driver Gojek di Kota Denpasar.

Berdasarkan temuan Usman (2021), variabel insentif mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pada setiap meningkatnya jarak tempuh maka tarif driver meningkat dan akan menyebabkan pendapatan juga meningkat dengan asumsi ceteris paribus. Hal ini mengdanung makna bahwa dalam untuk meningkatkan

pendapatan *Driver* Gojek di Kota Denpasar strategi penetapan tarif sangat berperan. Saat mengembangkan kebijakan tarif, dunia usaha harus mempertimbangkan banyak hal. Seringkali, pelanggan menyukai tarif tetap karena mereka tidak perlu khawatir melebihi apa yang telah disepakati.

Faktor selanjutnya, yaitu jam kerja driver Gojek saat memberikan pelayanan ke konsumen, sangat mungkin mempengaruhi dari gaji yang didapat. Durasinya semakin panjang untuk bekerja, tentunya bersifat linier dengan semakin tinggi pula gaji yang diperoleh driver Gojek, begitu pula sebaliknya, jika semakin durasinya maka gaji yang diperoleh driver Gojek akan juga bisa menurun. Individu yang bekerja lebih giat tentunya akan memberikan hasil uang lebih banyak (Marsusanti, 2018).

Usia adalah faktor ketiga. Usia seseorang dapat digunakan sebagai ukuran seberapa produktif mereka dalam pekerjaannya; Biasanya, orang yang berusia antara 15 dan 35 tahun dianggap produktif. Menurut sebuah penelitian (Giri dan Dewi, 2017), usia pengemudi Go-jek di Kota Denpasar, Bali, tidak mendapat dampak yang signifikan ke penghasilan mereka.

Banyaknya pesanan yang dipenuhi oleh driver Gojek menjadi faktor keempat yaitu banyaknya transaksi layanan. Semakin besar jumlah pesanan atau transaksi maka semakin besar pula pendapatan pengemudi, dan meningkat juga jumlah transaksi maka akan menghasilkan poin yang bisa barter dengan fee bonus berupa uang tunai dan untuk driver GO-JEK.

Hasil Student T

Student t memiliki maksud untuk mengetahui adanya dampak yang berarti pada variabel independen ke bagian variabel dependen. Tingkat nyata yang disebut juga tingkat signifikansi (α) adalah 5% (0,05). H_0 diterima dan H_a ditolak bila tingkat signifikansi t lebih besar dari $\alpha = 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa variabel independen tidak mempunyai pengaruh terhadap variabel dependen. Kemudian lagi, H_a diakui atau H_0 ditolak, sebenarnya bermaksud ada pengaruh variabel otonom terhadap variabel dependen yang diteliti dengan asumsi tingkat kepentingan t tidak tepat atau setara dengan $\alpha = 0,05$. Hasil pengujian disajikan pada Tabel 1.7 sebagai berikut.

Tabel 1.7 Hasil Student t

Model	Coefficients ^a			
	Unstandardized Coefficients	Coefficients with a Standard	t	p.value

	B	SEM	β		
1 (sustained)	9,406	,297		31,709	,000
Jarak Tempuh (X1)	,771	,058	,731	13,309	,000
Jam Kerja (X2)	,127	,051	,078	2,493	,014
Umur (X3)	-,140	,056	-,100	-2,487	,015
Jumlah Transaksi (X4)	,110	,046	,114	2,392	,019
a. Dependent Variabel: Pendapatan (Y)					

Sumber : Data Diolah, 2023 (Lampiran)

Berdasarkan tabel 1.7, percakapan uji pecahan (uji t) dapat diuraikan sebagai berikut:

1) Mengkaji Dampak Jarak Tempuh (X1) Terhadap Pendapatan Driver Gojek Kota Denpasar Pada Masa New Normal.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa jarak perjalanan mempunyai dampak positif terhadap pendapatan. Hal ini terlihat dari thitung yang berada pada daerah penolakan H0 dan bernilai 13,309 dibandingkan ttabel sebesar 1,985. Hasilnya, thitung lebih besar dari ttabel. Akibatnya H0 ditolak dan H2 diakui. Interpretasi menyatakan variabel jarak perjalanan bernilai positif dan signifikan terhadap pendapatan secara statistik untuk uji dua sisi dengan tingkat kepercayaan 5%. Pasalnya, pendapatan driver Gojek di Kota Denpasar pada masa New Normal akan dipengaruhi oleh jarak tempuh.

Jarak yang diperlukan untuk memperoleh layanan disebut jarak tempuh. Departemen Perhubungan (2002) mengatakan bahwa tarif adalah sejumlah uang yang dikenakan oleh kendaraan angkutan umum kepada setiap penumpangnya dalam rupiah, tergantung seberapa jauh jaraknya dari lokasinya. Dalam pendalaman ini diketahui bahwa jarak tempuh sangat mempengaruhi gaji pengemudi Gojek di Kota Denpasar. Dengan asumsi ada peningkatan jarak tempuh, tarif pengemudi akan terus meningkatkan gaji pengemudi Gojek di Kota Denpasar.

Koefisien relaps β_1 (variabel jarak tempuh) sebesar 0,771 artinya dengan asumsi adanya peningkatan pada variabel jarak tempuh maka akan meningkatkan gaji driver Gojek di Kota Denpasar. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan meningkat seiring bertambahnya jarak. Oleh karena itu, spekulasi yang menyatakan bahwa jarak perjalanan memiliki dampak yang pasti dan luar biasa terhadap gaji pengemudi Gojek di Kota Denpasar telah terbukti kebenarannya.

Hasil penelitian Usman (2021) menyatakan bahwa variabel motivasi berpengaruh nyata terhadap gaji pengemudi. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pada setiap meningkatnya jarak

tempuh akan meningkatkan tarif dan menyebabkan pendapatan juga meningkat dengan asumsi *ceteris paribus*. Hal ini mendukung makna bahwa dalam untuk meningkatkan pendapatan *Driver* Gojek di Kota Denpasar strategi penetapan tarif sangat berperan. Saat mengembangkan kebijakan penetapan tarif, dunia usaha harus mempertimbangkan banyak hal. Seringkali, pelanggan menyukai tarif tetap karena mereka tidak perlu khawatir tentang perubahan persyaratan.

2) Mengkaji bagaimana pengaruh jam kerja (X2) terhadap pendapatan driver Gojek pada masa new normal di Kota Denpasar.

Dari hasil pemeriksaan bisa dilihat terdapat dampak positif jam kerja terhadap gaji driver Gojek pada Masa Tipikal Baru di Kota Denpasar. Hal ini terlihat dari thitung yang berada pada daerah penolakan H_0 dan bernilai 2,493 dibandingkan ttabel sebesar 1,985. Hasilnya, t hitung $>$ t tabel. Oleh karena itu H_0 ditolak, sedangkan H_3 diterima. Interpretasi secara statistik mengartikan sebagian variabel jam kerja bernilai positif dan berdampak signifikan terhadap pendapatan untuk uji dua sisi dengan tingkat kepercayaan 5%. Pasalnya, pendapatan pengemudi Gojek akan terpengaruh oleh jam kerja mereka selama Masa New Normal di Kota Denpasar.

Variabel jam kerja mempunyai koefisien regresi sebesar 0,127 yang memberikan arti bahwa adanya kenaikan pada variabel jam kerja akan mengakibatkan peningkatan pendapatan driver Gojek di Kota Denpasar. Hal ini menunjukkan bahwa tambahan waktu yang dihabiskan untuk bekerja akan meningkatkan gaji. Dengan demikian hipotesis yang menyatakan bahwa penghasilan dari driver Gojek di Kota Denpasar disebabkan oleh durasi lamanya kerja terbukti benar.

Hasil penelitian dari Navilla (2021) menyatakan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan pengemudi mendapatkan penghasilan tinggi salah satunya adalah jam kerja. Hasil tersebut menunjukkan bahwa setiap *driver* Gojek yang menginginkan pendapatan lebih tinggi maka mereka harus bekerja lebih lama untuk mendapatkan konsumen lebih banyak.

3) Mengkaji Dampak Usia (X3) Terhadap Pendapatan Driver Gojek Pada Masa New Normal di Kota Denpasar.

Berdasarkan temuan penelitian, pendapatan pengemudi Gojek pada masa New Normal di Kota Denpasar dipengaruhi secara negatif oleh faktor usia. Hal ini ditunjukkan dengan thitung

berada pada daerah penolakan H_0 dan bernilai $-2,487$ dibandingkan dengan nilai t tabel sebesar $-1,985$. Hasilnya, t hitung lebih besar dari t tabel. Dengan cara ini H_0 ditolak dan H_4 diakui. Dengan artian bahwa objek terkait usia memberikan nilai yang negatif dan signifikan secara statistik ke pendapatan untuk uji dua sisi dengan tingkat kepercayaan 5%. Pasalnya, pendapatan pengemudi Gojek akan dipengaruhi oleh usianya pada Masa New Normal di Kota Denpasar.

Usia dapat digunakan sebagai ukuran seberapa produktif seseorang dalam pekerjaannya; kebanyakan orang berusia antara 17 dan 35 tahun dianggap produktif. Pengemudi Gojek di rentang usia produktif dipercaya bisa melakukan pekerjaan secara penuh untuk meningkatkan pendapatannya. Hasyim (2006) mengatakan bahwa usia dapat dijadikan tolak ukur aktivitas kerja seseorang, asalkan orang tersebut dalam keadaan sehat. Mayoritas pengemudi GO-JEK di Kota Denpasar berusia kurang dari 40 tahun. Pengemudi yang berusia produktif memperoleh penghasilan sebesar Rp, sama dengan pendapatan pengemudi lainnya. 2.500.000 --> Rp. 3.500.000 dolar bulanan.

Variabel umur mempunyai koefisien regresi sebesar 3 sebesar $-0,140$ yang menunjukkan bahwa driver Gojek di Kota Denpasar akan mempunyai pendapatan yang lebih rendah apabila variabel umur naik. Hal ini menunjukkan bahwa semakin mapan pengemudi Gojek, semakin rendah efisiensi kerja mereka dan akan mengurangi gaji mereka. Dengan demikian, hipotesis yang memberikan hasil terkait usia berdampak nilai negatif dan cukup berpengaruh ke pendapatan driver Gojek di Kota Denpasar tervalidasi. Berdasarkan temuan studi Giri dan Dewi pada tahun 2017, usia tidak berdampak signifikan terhadap gaji yang didapatkan pengemudi Go-jek di Kota Denpasar, Bali.

4) Mengkaji Dampak Jumlah Transaksi Layanan (X4) Terhadap Pendapatan Driver Gojek di Kota Denpasar Pada Masa New Normal.

Berdasarkan temuan penelitian, pendapatan Driver Gojek berkorelasi positif dengan jumlah transaksi layanan pada Masa New Normal di Kota Denpasar. Hal ini terlihat dari t hitung yang berada pada daerah penolakan H_0 dan bernilai $2,392$ dibandingkan t tabel sebesar $1,985$. Hasilnya, t hitung lebih besar dari t tabel. Dengan cara ini H_0 ditolak dan H_4 diakui. Dengan artian bahwa objek dari jumlah transaksi pelayanan memberikan nilai positif dan signifikan terkait pendapatan secara statistik untuk pengujian dua sisi dengan tingkat kepercayaan 5%. Sebab,

pada Masa New Normal di Kota Denpasar, banyaknya transaksi layanan driver Gojek akan berdampak pada pendapatan driver Gojek.

Banyaknya pesanan yang dipenuhi oleh driver Gojek diwakili oleh jumlah transaksi. Semakin besar jumlah pesanan atau transaksi maka meningkat pula pendapatan pengemudi, dan meningkat pula jumlah transaksi maka akan menghasilkan poin yang bisa barter dengan bonus berupa uang tunai untuk driver Gojek. Di Kota Denpasar, transaksi driver Gojek rata-rata terjadi 240 kali per bulan atau 8 kali per hari.

Variabel jumlah transaksi layanan (koefisien regresi 4) sebesar 0,110 menunjukkan bahwa driver Gojek di Kota Denpasar akan memperoleh penghasilan lebih banyak jika variabel jumlah transaksi meningkat. Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan meningkat sebanding dengan jumlah transaksi atau pesanan yang diterima. Dengan demikian hipotesis yang menyatakan bahwa jumlah transaksi layanan memberikan dampak yang cukup baik dan signifikan terkait penghasilan driver Gojek di Kota Denpasar terkonfirmasi.

Jika didasarkan temuan analisis yang dilakukan oleh Usman (2021), jumlah transaksi layanan berdampak pada pendapatan driver Go-Ride di Gorontalo, dan driver Go-Ride di Gorontalo mendapatkan keuntungan dari Flextime. Hasil tersebut menunjukkan bahwa setiap *driver* Gojek yang menginginkan pendapatan lebih tinggi maka mereka harus bekerja lebih lama untuk mendapatkan transaksi atau orderan lebih banyak dan meningkatkan pendapatan.

SIMPULAN DAN SARAN

Melihat akan adanya hasil penelusuran informasi dan percakapan yang tergambar, maka diduga jarak tempuh, jam kerja, umur dan jumlah perpindahan layanan turut mempengaruhi penghasilan para driver Gojek pada era *new normal* di Kota Denpasar. Pada masa New Normal di Kota Denpasar, pendapatan driver Gojek dipengaruhi secara signifikan dan parsial oleh jarak perjalanan. Hal ini mendanakan upah dan tarif pengemudi Gojek akan meningkat sebanding dengan lama perjalanannya. Pada masa New Normal di Kota Denpasar, durasi dari lamanya kerja berpengaruh kecil namun memberikan dampak juga terhadap penghasilan driver Gojek. Dampak ini sebagian positif. Hal ini mendanakan pendapatan pengemudi Gojek akan meningkat seiring bertambahnya jam kerja. Pada masa new normal di Kota Denpasar, pendapatan pengemudi

Gojek juga dipengaruhi secara negatif dan signifikan oleh faktor usia. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi Gojek memperoleh penghasilan lebih banyak jika mereka berusia lebih muda atau lebih produktif dibandingkan usia rata-rata. Banyaknya pertukaran layanan juga memberikan dampak yang cukup positif dan signifikan terhadap gaji driver Gojek pada Masa Biasa Baru di Kota Denpasar. Artinya, semakin besar jumlah layanan pertukaran yang diterima, maka semakin tinggi pula penghasilan driver Gojek.

Mengingat tujuan yang diilustrasikan, ada beberapa gagasan yang dapat diberikan. Pertama, perencanaan kerja yang baik sangat penting bagi individu atau driver Gojek. Menganalisis penetapan jarak tempuh dan jam kerja yang tepat, semakin banyak jam kerja diharapkan *driver* akan memperoleh lebih banyak orderan atau transaksi sehingga menambah pendapatan. Faktor-faktor lain yang harus diperhatikan yaitu umur, jika *driver* masih berada pada umur yang produktif berkisar antara 17-35 tahun diharapkan mampu memanfaatkan waktu kerja yang lebih lama sehingga jumlah transaksi atau orderan semakin banyak dan pendapatan ikut meningkat. Kedua, bagi penelitian selanjutnya diharapkan menambah sampel pada sektor jasa transportasi lainnya selain Gojek dan diharapkan dapat menambahkan pilihan atau objek lain yang tidak diteliti atau belum tercantum dalam penelitian ini terkait suatu hak yang mempengaruhi pendapatan *driver*.

REFERENSI

- Aptaguna, A., dan Pitaloka, E. (2016). Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Minat Beli Jasa Go-Jek. *Widyakala Journal*, 3(2016), 49–56. <https://doi.org/10.36262/widyakala.v3i0.24>
- Baker, Jacqui. 2023. Reformasi Reversal: Structural Drivers of Democratic Decline In Jokowi's Middle-Income Indonesia. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 59:3, pp: 341-364
- Cahyadi, D. (2016). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek Online (Studi Pada Go- Jek Malang). Skripsi. Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Brawijaya: Malang.
- Damis, M., dan Titiek M. 2018. Pengguna Ojek Online Di Kalangan Mahasiswa Universitas Sam Ratulangi Manado. *HOLISTIK*. Vol 11(21A): 1-27.

- Dewi, Nuraini. HUT Kota Semarang, Grab Pecahkan Rekor MURI Hias 30 Zebra Cross, <https://bisnis.tempo.co/read/1084379/hut-kota-semarang-grab-pecahkan-rekor-muri-hias-30-zebra-cr0ss/full?view=ok>. Diakses pada tanggal 02 Februari 2023.
- Efendi, Usman Efendi. Psikologi Konsumen. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2016
- Fajariah. Analisis Permintaan Jasa Ojek Online di Kota Makassar, Skripsi pada Universitas Hasanuddin Makassar: Fakultas Ekonomi dan Bisnis, 2017
- Giri, P. C., dan Dewi, M. H. U. (2017). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar, Bali. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*. 6(6), 948–975
- Hamdani, Trio. Daftar Tarif Baru Ojol , detikFinance. Diakses pada tanggal 02 Februari 2023.
- Irdiana, S., dan Iristian, J. (2019). Minat Memesan Kembali Transportasi Online. *Wiga : Jurnal Penelitian Ilmu Ekonomi*, 9(2), 110–118. <https://doi.org/10.30741/wiga.v9i2.448>
- Iswari, I., Ratih A.S., Ririn R.S. dan Wdana P.2020. Analisis Perbedaan Pendapatan Driver Go-Jek Sebelum dan Saat Terjadi Pdanemi Covid-19 di Kota Medan. *Jurnal Ekonomi Islam*. Vol. 1(1) : 94-102.
- Janssen, Kyri Maaik Joey., Peter Mulder dan Muhammad Halley Yudhistira. 2022. Spatial Sorting of Rich Versus Poor People in Jakarta. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 58:2, pp: 167-194
- Lestari, I. (2020). Analisis Tingkat Kepercayaan Dan Kepuasan Pelanggan Terhadap Niat Untuk Menggunakan Kembali Layanan Transportasi Online Di Era Pdanemi Covid-19. *Equilibrium : Jurnal Ilmiah Ekonomi, Manajemen Dan Akuntansi*, 9(1), 27–35. <https://doi.org/10.35906/je001.v9i1.482>
- Marsusanti, E., Susilawati, Nugraha, R., dan Koeswara, T. S. N. (2018). Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek. *Jurnal Swabumi*. 6(2), 128–132.
- Pusposari, Anis. Pengaruh Kualitas Layanan, Kepercayaan, dan Harga Terhadap Keputusan Pembelian Online Produk Busana Melalui Media Sosial Instagram di Kalangan Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Surakarta, Skripsi. Surakarta: Perpustakaan IAIN Surakarta, t.d, 2013
- Pratiwi, A. A. M., dan Kesumadewi, P. D. (2017). Keberadaan Transportasi Online Dalam Industri Pariwisata Bali. *Seminar Nasional Sains Dan Teknologi (Senastek), Denpasar Bali 2017*, 1(2), 3. https://simdos.unud.ac.id/uploads/file_penelitian_1_dir/dca8ddb52f66a3952ecdc299e9756576.pdf
- Resosudarmo, Budi P., Jahen F. Rezki dan Yuventus Effendi. 2023. Prospects of Energy Transition in Indonesia. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 59:2, pp: 149-177

Sekaran, U., dan Bougie, R. (2013). *A Skill Building Approach* (Sixth Edit). Jhon Wiley dan Sons Ltd.

Setiyorini, K., dan Grendi H. 2018. Persaingan Ojek Online Dengan Ojek Konvensional Di Stasiun Lempuyangan, Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Sosiologi Pendidikan Humanis*. Vol. 3(1) : 29-35

Sparrow, Robert., Teguh Dartanto dan Renate Hartwig. 2020. Indonesia Under the New Normal: Challenges dan the Way Ahead. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 56:3, pp: 269-299

Sukirno, Sadono. *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2006

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan RdanD* (Sutopo (ed.); 2nd ed.) CV. Alfabeta.

Susilo, A., Rumende, C. M., Pitoyo, C. W., Santoso, W. D., Yulianti, M., S., R., Singh, G., Nainggolan, L., Nelwan, E. J., Khie, L., Widhani, A., Wijaya, E., Wicaksana, B., M., M., Annisa, F., Jasirwan, O. M., Yunihastuti, E., Penanganan, T., dan New, I., ... Cipto, R. (2020). Coronavirus Disease 2019 : Tinjauan Literatur Terkini Coronavirus Disease 2019. *Review of Current Literatures*, 7(1), 45–67.

Usman. (2021). Volume 17 Nomor 1, Juli 2021 Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Ride pada Masa Pdanemi Covid-19 di Gorontalo. *Al-Buhuts*, 17(1), 35–51.

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

Yulius, O. (2010). *Kompas IT Kreatif SPSS 18*. Agromedia

Yuliara, M. (2016). *Modul Regresi Linier Sederhana*. Universitas Udayana