

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN *DRIVER* GO-JEK DI KOTA DENPASAR, BALI

Putu Citrayani Giri¹

Made Heny Urmila Dewi²

^{1,2}Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Udayana

putucitrayanigiri@yahoo.com*

ABSTRAK

Perkembangan Ojek *online* di Bali mengalami peningkatan khususnya GO-JEK. Hal ini menimbulkan persaingan antar ojek *online*, yang mempengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis 1) pengaruh jam kerja, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja secara simultan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK, 2) Pengaruh jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja secara parsial terhadap pendapatan *driver* GO-JEK. Penelitian ini dilakukan di Kota Denpasar, Bali. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *simple random sampling*. Pengumpulan data dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kuesioner, wawancara, dan observasi. Analisis regresi linier berganda adalah teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini. Berdasarkan hasil analisis data ditemukan bahwa jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK. Namun secara parsial, variabel jam kerja dan pengalaman kerja memiliki pengaruh yang positif dan signifikan sedangkan variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK.

Kata kunci: *jam kerja, tingkat pendidikan, umur, pengalaman kerja, pendapatan.*

ABSTRACT

The development of driver online had increased in Bali especially GO-JEK. It make competition between driver online, that affects to income of GO-JEK's driver. The purpose of this study are to analyze 1) the influence time works, age, the level of education and work experiences simultaneously against revenue of GO-JEK's driver, 2) the influence time works, age, the level of education and work experiences in partial against revenue GO-JEK's driver. This research do in the Denpasar City, Bali. This study used simple random sampling methods. The collection of data in this research is using questionnaires, interviews, and observation method. This study is using multiple linear regression technique. The results of this study are data analysis found that time works, age, the level of education, and work experiences influential simultaneously against revenue GO-JEK.'s driver. Variable of working hours and work experiences have a positive and significant influence, but age and education level variable not affected to income of GO-JEK's driver.

Keywords: *Time works, the level of education, age, work experience, income.*

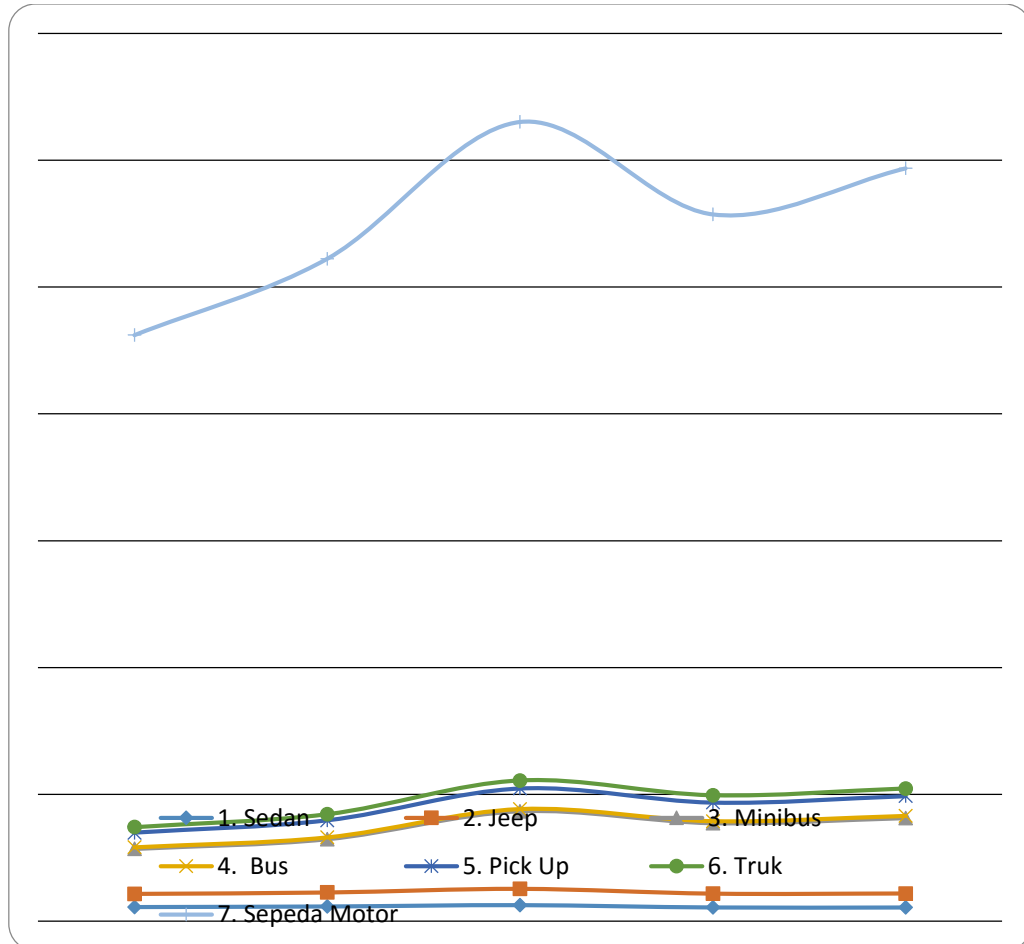
PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sebuah kendaraan yang berperan penting dalam kehidupan masyarakat di Indonesia. Pentingnya transportasi ini dipengaruhi oleh faktor keadaan geografis yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar serta laut, sungai, danau sehingga diperlukan transportasi baik itu transportasi darat, laut, ataupun udara untuk memudahkan dalam menjangkau seluruh wilayah Indonesia (Jura dkk, 2016). Menyadari pentingnya peranan transportasi ini, maka suatu sistem transportasi nasional harus ditata secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah.

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 (Abbas, 2000). Secara umum, terdapat tiga jenis transportasi di Indonesia, yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

Pada Gambar 1. dibawah ini menunjukkan bahwa di Denpasar jumlah kendaraan bermotor yang mendominasi paling banyak dibandingkan dengan kendaraan lainnya.

Gambar 1. Banyaknya Transportasi Darat di Kota Denpasar Tahun 2011-2015



Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Bali, 2015

Terlihat bahwa dari tahun 2011-2013 jumlah kendaraan bermotor meningkat sebesar 1.038.345 unit. Pada tahun 2014 mengalami penurunan sebesar 915.888 unit. Hal ini dikarenakan tersedianya transportasi umum seperti *Trans SARBAGITA* yang menyebabkan masyarakat ingin mencoba menggunakan transportasi umum ini, namun karena pelayanan bus *Trans SARBAGITA* masih belum cukup baik, maka masyarakat kembali menggunakan kendaraan pribadi seperti kendaraan bermotor dan kemudian pada tahun 2015 kendaraan bermotor kembali mengalami peningkatan sebesar 977.774 unit. Transportasi angkutan darat

seperti sepeda motor merupakan media yang paling sering digunakan oleh penumpang bila dibandingkan dengan transportasi lainnya. Sepeda motor merupakan klasifikasi jenis kendaraan pribadi, namun di Indonesia banyak ditemui sepeda motor yang menggunakan fungsi kendaraan umum, yaitu mengangkut orang atau barang dengan dikenakan tarif tertentu. Transportasi angkutan darat yang paling sering digunakan adalah sepeda motor. Adapun salah satu jenis kendaraan bermotor yang melayani konsumen dengan melalui sebuah aplikasi *online* yang sedang menjadi tren saat ini adalah ojek *online* salah satunya yaitu GO-JEK.

GO-JEK merupakan sarana transportasi yang melayani layanan ojek dengan menggunakan sebuah aplikasi *online* dan dapat melayani siapa saja yang memerlukan jasanya. Disamping itu, PT GO-JEK juga dapat memberikan beberapa layanan jasa, seperti: *go-ride* (antar-jemput), *go-food* (pesan makanan), *go-mart* (belanja barang), *go-glam* (jasa kecantikan), *go-clean (home service)*, *go-box* (cargo), *go-send* (kurir barang), *go-massage* (pijat). GO-JEK juga merupakan transportasi yang fleksibel karena GO-JEK menggunakan sepeda motor yang lebih mudah dan cepat serta lebih efisien untuk melewati dan menghindari kemacetan. Pada awalnya, GO-JEK merupakan sebuah terobosan baru yang membuka lapangan pekerjaan yang banyak. Hal ini yang menyebabkan semakin banyaknya kalangan masyarakat yang menganggur ataupun yang sudah memiliki pekerjaan mendaftar menjadi *driver* GO-JEK karena adanya pembagian pendapatan yang menggiurkan sebesar 20 persen untuk perusahaan, dan 80 persen untuk pengemudi GO-JEK. Pekerjaan sebagai *driver* GO-JEK ini tidak memiliki ikatan waktu, para *driver* bebas menentukan jam kerjanya atau bisa dikatakan sebagai model *survival time*. Farber (2005) dan Crawford & Meng (2010) menggunakan model *survival time* dari pekerja supir taksi yang menyediakan jam kerja setiap hari. *Survival time*

merupakan model yang merefleksikan dimana pekerja dalam hal ini bebas berhenti bekerja setiap saat ketika pekerja merasa sudah memperoleh pendapatan dari tarif yang diterima. Tingkat kepuasan pada masing-masing pekerja atas suatu pekerjaan berbeda-beda, sehingga perbedaan selera yang terjadi pada setiap jenis pekerjaan tersebut akan mencerminkan perbedaan tingkat upah (Sholeh, 2007).

Penulis telah melakukan wawancara langsung dengan bagian marketing di kantor GO-JEK dan dikatakan bahwa perkembangan jumlah *driver* GO-JEK mengalami peningkatan setiap bulannya. Namun, pihak yang bersangkutan tidak dapat memberi informasi yang detail mengenai perkembangan jumlah *driver* GO-JEK di Bali. Pihak perusahaan hanya memberikan informasi mengenai jumlah *driver* GO-JEK di Bali pada bulan Agustus tahun 2016 sebanyak 6.500 *driver* GO-JEK yang mengalami peningkatan menjadi 8.000 *driver* GO-JEK pada bulan Oktober tahun 2016. Jumlah *driver* GO-JEK tersebut terbagi di tiga wilayah yaitu di Denpasar sebanyak 4.075 *driver*, Badung sebanyak 3.275 *driver*, dan Gianyar sebanyak 650 *driver*.

Dari informasi yang diperoleh timbulah sebuah permasalahan yaitu dengan semakin bertambahnya jumlah *driver* GO-JEK dan juga bertambahnya pesaing lain seperti *grab bike*, *bang Jek*, *taxi* motor dan masih banyak yang lainnya menyebabkan terjadinya persaingan yang semakin ketat antara para *driver* ojek *online*, hal inilah yang membuat pendapatan para *driver* GO-JEK menurun. Selain itu, kemunculan GO-JEK ini juga menimbulkan berbagai polemik di masyarakat. Pro dan kontrapun terjadi di masyarakat, pihak yang mendukung adanya GO-JEK ini berpendapat bahwa GO-JEK merupakan alat transportasi baru yang sesuai dengan tuntutan masyarakat dan GO-JEK harus tetap dipertahankan, sedangkan bagi masyarakat yang kontra berpendapat bahwa GO-JEK tidak bisa dimasukan

sebagai mode transportasi dan juga menimbulkan konflik dengan para ojek konvensional. Namun, GO-JEK ini secara tidak langsung telah menjadi industri kapital dan telah membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pendapatan *Driver* GO-JEK yaitu jam kerja, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja atau berapa lama *driver* GO-JEK sudah bekerja sebagai *driver*. Menurut BPS (2005) bekerja adalah melakukan sebuah pekerjaan dengan maksud untuk memperoleh penghasilan atau keuntungan paling sedikit 1 jam (berturut-turut tanpa terputus) dalam seminggu yang lalu. Jam kerja merupakan lamanya waktu dalam jam yang digunakan untuk bekerja dari seluruh pekerjaan. Camerer et al (1997) dalam Sukartini (2014) menyatakan bahwa tingkat upah akan direspon secara temporer atau berubah-ubah oleh tenaga kerja, dimana dari hari ke hari tingkat upah relatif konstan, namun di hari-hari tertentu akan mengalami fluktuasi dalam hitungan 1 periode jam kerja. Sebuah kajian teori ekonomi konvensional mengatakan bahwa secara umum individu dan rumah akan lebih banyak menawarkan jam kerja, apabila terjadi kenaikan tingkat upah nominal atau riil (Sukartini, 2014). Jadi, secara umum diasumsikan bahwa semakin banyak jam kerja yang dicurahkan berarti semakin produktif pekerjaan tersebut. Semakin produktif orang mencurahkan jam kerja, itu berarti orang akan bekerja keras untuk memperoleh penghasilan. Penerapannya di GO-JEK, terjadi ketimpangan antara jam kerja dengan pendapatan *driver* GO-JEK. Pada awal berdirinya PT GO-JEK di Bali, para *driver* yang bekerja selama 16 jam sehari memiliki pendapatan yang menggiurkan sebesar Rp. 500.000. Namun, dengan banyaknya jumlah *driver* GO-JEK dan juga munculnya pesaing baru seperti *grab bike* menyebabkan pendapatan para *driver* GO-JEK menjadi menurun menjadi Rp. 200.000 dalam sehari.

Menurut Hasyim (2006) umur dapat dijadikan sebagai sebuah tolak ukur untuk melihat aktivitas seseorang dalam bekerja, tentunya kondisi orang tersebut dalam keadaan sehat. Kondisi umur yang masih produktif (14-65 tahun) memungkinkan bahwa seseorang dapat bekerja lebih baik dan maksimal sehingga pendapatannya pun akan meningkat. Di GO-JEK, para *driver* memiliki usia yang produktif berkisar antara 17-55 tahun. Pendapatan para *driver* yang berusia produktif tersebut memiliki pendapatan yang tidak jauh berbeda yaitu sebesar 3-5 juta sebulan.

Menurut Todaro (2000) bahwa terjadi hubungan yang positif antara pendidikan dengan penghasilan yang akan diperoleh. Pada saat pendidikan yang dimiliki oleh pekerja tersebut tinggi, maka penghasilan pekerjapun akan semakin meningkat. Jenjang pendidikan yang lebih tinggi akan membuat seseorang memiliki pengetahuan yang semakin banyak, sehingga akan lebih mudah dalam memahami sikap orang lain. Oleh karena itu, pendapatan akan tergantung pada tahun-tahun sekolah yang dapat diselesaikan, hal itulah yang menyebabkan terjadinya perbedaan pendapatan yang tidak adil dan menimbulkan jurang kemiskinan. Kemiskinan tersebut banyak terjadi di desa yang menyebabkan masyarakat pergi ke kota untuk mencari pekerjaan (Syafitri, 2012).

Pengalaman kerja merupakan kondisi riil yang dialami seseorang dalam bekerja sehingga dengan semakin banyaknya pengalaman yang dimiliki, maka akan meningkatkan keterampilan dan kecepatan seseorang dalam menyelesaikan pekerjaannya, dengan begitu pendapatan yang diperolehpun meningkat. Para *driver* GO-JEK yang sudah lebih lama bekerja sebagai *driver* GO-JEK akan lebih memiliki pengalaman dalam mencari konsumen. Para *driver* yang sudah lebih lama

bekerja sudah lebih dulu mengetahui situasi dan kondisi di hari sibuk dan di hari libur.

Untuk itu penulis dalam hal ini tertarik meneliti mengenai faktor-faktor apa sajakah yang mempengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini berbentuk kuantitatif dan bersifat asosiatif yang terdiri dari 4 variabel bebas yaitu jam kerja, umur, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, dan 1 variabel terikat yaitu pendapatan *driver* GO-JEK. Lokasi penelitian ini dilakukan di Kota Denpasar karena *driver* GO-JEK lebih banyak terdapat di Kota Denpasar. Subyek dalam penelitian ini adalah faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK seperti jam kerja, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja dan Obyek dalam penelitian ini adalah *driver* GO-JEK di Kota Denpasar.

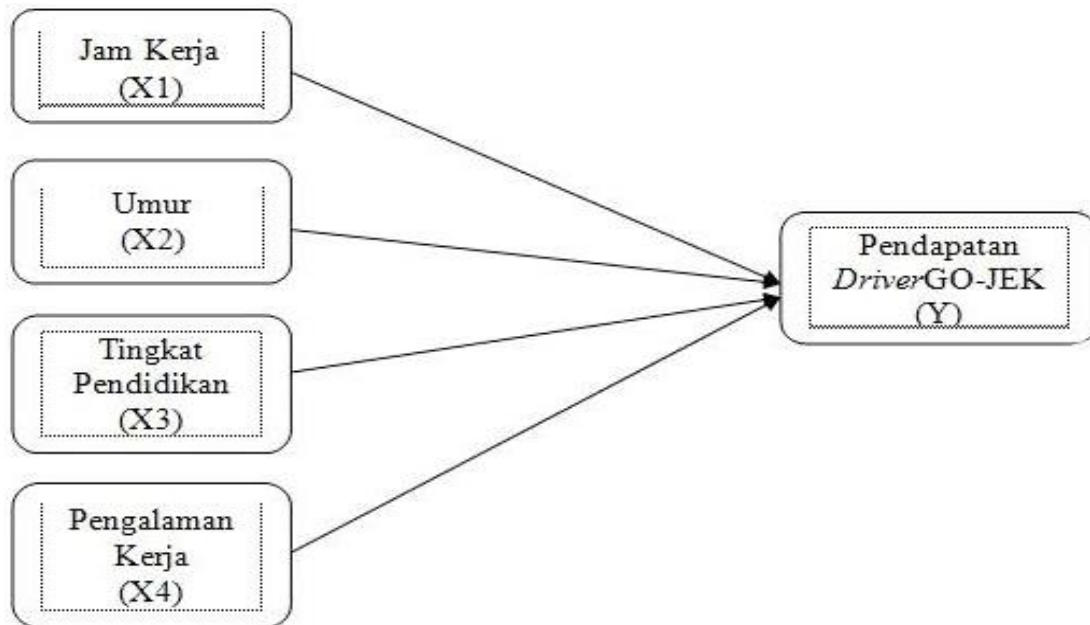
Pada penelitian ini, jenis data yang digunakan adalah data kuantitatif yaitu berupa data kualitatif yang diangkakan yang terdiri dari jam kerja, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali, dan data kualitatif yaitu data yang berisi teori-teori mengenai penawaran tenaga kerja, *human capital*, dan teori pendapatan. Penelitian ini menggunakan data primer yang terdiri dari data pendapatan, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja *driver* GO-JEK di Kota Denpasar. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah *driver* GO-JEK yang bekerja di Kota Denpasar.

Pengumpulan data dilakukan dengan 3 cara yaitu: metode kuesioner adalah memberikan seperangkat pertanyaan tertentu kepada responden untuk dijawab, metode observasi adalah metode yang dilakukan dengan langsung mencermati ke

obyek penelitian, dan metode wawancara terstruktur yang mana daftar pertanyaan telah dipersiapkan sebelumnya, serta dilakukan dengan mengamati, mencatat, dan mempelajari uraian dari berbagai sumber referensi.

Teknik analisis regresi linier berganda yang digunakan untuk memecahkan permasalahan dalam penelitian ini. Teknik analisis regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh dari hubungan antar variabel.

Gambar 2. Pengaruh Jam Kerja, Umur, Tingkat Pendidikan, dan Pengalaman Kerja terhadap pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali



Penjelasan Gambar 2:

Berdasarkan teori-teori yang telah dikemukakan, dapat dikatakan bahwa Jam Kerja (X₁), Tingkat Pendidikan (X₃) dan Pengalaman Kerja (X₄) memiliki pengaruh positif terhadap Pendapatan *driver* GO-JEK. Sedangkan Umur (X₂) memiliki pengaruh negatif terhadap Pendapatan *driver* GO-JEK.

Dari gambar diatas dapat dibuat persamaan regresi sebagai berikut:

$$\hat{Y} = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \mu \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan:

- \hat{Y} = pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar;
 β_0 = besarnya pendapatan minimal pada saat X_1 , X_2 , X_3 , dan X_4 sama dengan 0;
 β_1 = besarnya pengaruh jam kerja terhadap pendapatan *driver*;
 β_2 = besarnya pengaruh umur terhadap pendapatan *driver*;
 β_3 = besarnya pengaruh tingkat pendidikan menjadi *driver* terhadap pendapatan *driver*;
 β_4 = besarnya pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan *driver*;
 X_1 = jam kerja (jam per hari);
 X_2 = umur (tahun);
 X_3 = tingkat pendidikan (tahun);
 X_4 = pengalaman kerja *driver* GO-JEK (tahun);
 μ = variabel pengganggu (error).

PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN

Secara geografis, Kota Denpasar memiliki luas wilayah 127,78 Km². Wilayah Denpasar terdiri dari 4 kecamatan. Kota Denpasar termasuk daerah beriklim tropis yang dalam hal ini memiliki curah hujan rata-rata sebesar 0-406 mm dengan rata-rata 97,1 mm. Kondisi cuaca di Kota Denpasar mempengaruhi kinerja para *Driver* GO-JEK dalam bekerja. Para *driver* GO-JEK lebih nyaman bekerja saat kondisi cuaca cerah atau berawan, dikarenakan pada saat kondisi cuaca sedang hujan, *driver* akan mengalami kesulitan untuk menerima orderan seperti halnya membawa makanan yang dipesan oleh konsumen maupun mengantarkan konsumen.

Pada awalnya fenomena GO-JEK ini menjadi populer di Surabaya, hampir di seluruh sudut jalan pasti menemukan sedikitnya dua atau tiga orang *driver* yang menggunakan jaket beserta helm berwarna hijau yaitu *driver* GO-JEK.

Pada tahun 2011, GO-JEK yang didirikan oleh seorang pemuda asal Indonesia semakin lama semakin mengalami berkembang dan juga peminat yang begitu banyak. Pada awal tahun 2014, perusahaan GO-JEK meluncurkan sebuah aplikasi dalam android bernama GO-JEK yang tersedia di *Google Play Store* dan

Appstore yang bertujuan untuk mempermudah para pengguna jasa GO-JEK untuk menikmati layanan GO-JEK. Hal tersebut merupakan sebuah inovasi yang dapat memberikan keuntungan lebih banyak untuk pendiri GO-JEK, *driver* GO-JEK, serta masyarakat. *Driver* GO-JEK tidak hanya berasal dari tukang ojek pangkalan biasa (Opang), namun ada pula pegawai swasta, mahasiswa, bahkan ibu rumah tangga menjadi *driver* GO-JEK. Fenomena tersebut terjadi karena penghasilan GO-JEK yang sangat menggiurkan yaitu sebesar 20 persen diberikan untuk perusahaan dan 80 persen diberikan kepada para *driver*. Perusahaan GO-JEK memberikan *reward* kepada para *driver* yang bisa mengambil 9-10 orderan atau sebanyak 18 poin dan berlaku dalam sehari tidak terbatas pada jauh atau dekatnya jarak yang ditempuh.

Pada awalnya Ide Go-Jek ini muncul dari Nadiem Makarin dan Michaelanglo Maron. Pada saat Nadiem Makarim berbicara dengan tukang ojek langganannya, ternyata waktu yang digunakan untuk menunggu penumpang adalah lebih dari 70 persen waktu kerjanya. Dengan berbekalkan banyak pengalaman selama bekerja, Nadiem Makarim bersama Michaelanglo Maron akhirnya mendirikan sebuah perusahaan yang diberi nama PT. GO-JEK Indonesia pada tahun 2011.

Perusahaan GO-JEK menerapkan sistem bagi hasil perolehan keuntungan, yang dalam hal ini 20 persen diberikan untuk perusahaan dan 80 persen diberikan kepada para *driver* GO-JEK. Bagi para pengguna aplikasi GO-JEK yang ingin menggunakan layanan GO-JEK ini harus memiliki akun GO-JEK terlebih dahulu. Setelah memiliki akun dan login di aplikasi GO-JEK tersebut, maka akan muncul

layanan aplikasi yang tersedia. Selanjutnya pilih jenis *service* yang dibutuhkan, misalnya saja jasa *go-food*. Setelah mengklik *go-food* maka akan muncul restoran atau tempat makan yang tersedia. Pembeli akan memilih restoran atau tempat makan dan mengisi makanan yang akan di *order*. Kemudian akan muncul alamat tujuan yang akan diantarkan makanan. GO-JEK akan memproses pesanan dengan algoritma pencarian tertentu untuk mendapatkan *driver* GO-JEK yang akan mengantarkan makanan yang di *order*. Setelah mendapatkan *driver*, maka *driver* akan langsung membeli makanan di restoran atau tempat makan yang telah dipilih pembeli. Kemudian pihak restoran atau tempat makan akan menyiapkan makanan, kemudian setelah selesai makanan tersebut akan diantar ke alamat yang telah tercantum di layanan aplikasi GO-JEK. Saat pembeli telah menerima makanannya, maka pembeli akan membayar sejumlah harga makanan dan biaya kirimnya.

Karakteristik Responden

Jam Kerja Responden

Jam kerja adalah waktu yang dicurahkan oleh *driver* GO-JEK di Kota Denpasar untuk mencari pelanggan atau orderan yang diukur dengan satuan jam. Dapat dilihat pada tabel 1. *Driver* GO-JEK lebih banyak bekerja diatas jam kerja normal yaitu selama 11-15 jam dalam sehari. Hal ini berarti *driver* GO-JEK memiliki produktivitas yang tinggi karena dengan bekerja diatas jam kerja normal, para *Driver* bisa mendapatkan pendapatan yang tinggi berkisar antara Rp. 2.000.000 – Rp. 6.000.000 dalam sebulan.

Tabel 1. Jumlah Responden *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar Menurut Jam Kerja per Hari pada Tahun 2016

No	Jam Kerja	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	6-10	17	17,3
2	11-15	62	63,3
3	16-20	19	19,4
	Jumlah	98	100

Sumber: Data Diolah, 2016

Umur Responden

Umur adalah rentang kehidupan yang diukur dengan satuan tahun. Kenyataan bahwa banyak terdapat orang pensiun secara fisik kurang mampu dalam bekerja karena kekuatan fisik umur tua dan muda adalah berbeda, sehingga akan mempengaruhi waktu yang dialokasikan untuk bekerja dan akan mempengaruhi pendapatannya. Semakin bertambah umur seseorang, maka produktivitas akan meningkat dan akan menurun pada titik umur tertentu. Responden *driver* GO-JEK yang berada pada kelompok umur 30-39 tahun mendominasi paling banyak yaitu sebanyak 46 orang atau sebesar 46,9 persen yang merupakan kelompok umur

prima. Mengingat bahwa para *driver* bekerja di lapangan maka stamina yang prima dan kuat sangat diperlukan. Hal ini menyebabkan terjadi kenaikan jumlah responden dari struktur umur muda ke kelompok umur prima dan kembali mengalami penurunan setelah kelompok umur prima.

Tabel 2. Jumlah Responden *Driver* GO-JEK Berdasarkan Umur Tahun 2016

No	Kelompok	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	20-29	39	39,8
2	30-39	46	46,9
3	40-49	10	10,2
4	50+	3	3,1
	Jumlah	89	100

Sumber: Data Diolah, 2016

Tingkat Pendidikan

Pendidikan sangat diperlukan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pada penelitian ini, mayoritas responden *driver* GO-JEK yang memiliki pendidikan hingga tamat SMA/SMK yaitu sebanyak 72 orang atau sebesar 73,5 persen, kemudian responden *driver* GO-JEK yang memiliki pendidikan hingga jenjang perkuliahan sebesar 10,2 persen. Pendidikan yang tinggi dalam bekerja sebagai *driver* GO-JEK sangat diperlukan mengingat bahwa pekerjaan sebagai *driver* GO-JEK menggunakan sebuah layanan aplikasi *online*. Dengan memiliki pendidikan yang tinggi maka otomatis para *driver* akan lebih mudah dalam menggunakan teknologi seperti layanan aplikasi *online* yang tersedia.

Tabel 3. Jumlah Responden *Driver* GO-JEK Berdasarkan tingkat pendidikan Tahun 2016

Tingkat Pendidikan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
SD / 6 Tahun	1	1
SMP / 9 Tahun	15	15,3
SMA/SMK / 12 Tahun	72	73,5
Perguruan Tinggi (Diploma/S1) / 15-16 Tahun	10	10,2
Jumlah	98	100

Sumber: Data Diolah, 2016

Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja merupakan jangka waktu dalam menekuni sebuah pekerjaan yang dilalui oleh tenaga kerja sehingga tenaga kerja tersebut memiliki pengalaman dalam menguasai pekerjaannya. Pada penelitian ini, mayoritas responden *driver* GO-JEK bekerja selama 11-15 bulan yaitu sebanyak 58 orang atau sebesar 59,2 persen. Pengalaman kerja ini dihitung mulai dari GO-JEK hadir di Bali pada bulan Februari 2015. Pengalaman kerja ini dibagi atas beberapa kategori yaitu 1 = kurang berpengalaman (1-5 bulan), 2 = cukup berpengalaman (6-10 bulan), 3 = berpengalaman (11-15 bulan), dan 4 = sangat berpengalaman (16-20 bulan). Rata-rata para *driver* sudah berpengalaman bekerja sebagai *driver* GO-JEK.

Tabel 4. Jumlah Responden *Driver* GO-JEK berdasarkan Pengalaman Kerja Tahun 2016

Pengalaman Kerja (Bulan)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1-5	3	3,1
6-10	8	8,1
11-15	58	59,2
16-20	29	29,6
Jumlah	98	100

Sumber: Data Diolah, 2016

Pendapatan Responden

Pendapatan merupakan jumlah uang yang diterima oleh *driver* GO-JEK di Kota Denpasar dengan satuan rupiah (Rp) dalam waktu satu bulan. Dalam hal ini *driver* GO-JEK rata-rata memiliki pendapatan berkisar antara Rp. 1.100.000 - Rp. 3.099.999 yaitu sebanyak 38,8 persen atau 38 responden. Jika dibandingkan dengan Upah Minimum Regional (UMR) yaitu sebesar Rp. 2.000.000, pendapatan para *driver* GO-JEK sudah sangat menjanjikan apalagi dengan jam kerja yang tidak terikat.

Tabel 5. Jumlah Responden *Driver* GO-JEK berdasarkan Pendapatan Tahun 2016

Pendapatan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
< 1.099.999	2	2,0
1.100.000-3.099.999	38	38,8
3.100.000-5.099.999	34	34,7
5.100.000-7.099.999	21	21,4
>7.100.000	3	3,1
Jumlah	98	100

Sumber: Data Diolah, 2016

Analisis Regresi Berganda

Pengaruh jam kerja (X_1), umur (X_2), tingkat pendidikan (X_3), dan pengalaman kerja (X_4) terhadap pendapatan *driver* GO-JEK (\hat{Y}) di Kota Denpasar memiliki persamaan regresi sebagai berikut dengan sampel sebanyak 98 responden:

$$\hat{Y} = -2,312E6 + 275082,662X_1 - 140,658X_2 + 35996,939X_3 + 155458,528X_4$$

$$SE = (1,106E6) \quad (51973,113) \quad (16909,263) \quad (68428,469) \quad (44262,825)$$

$$t_{hit} = \quad (5,293) \quad (-0,008) \quad (0,526) \quad (3,512)$$

$$Sig = \quad (0,000) \quad (0,993) \quad (0,600) \quad (0,001)$$

$$F = 23,049$$

$$R^2 = 0,476$$

Sig = 0,000
Df = 93

Sumber: Diolah dari Data Primer, 2016

Uji Asumsi Klasik

Uji Asumsi Klasik dilakukan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan yang terjadi.

1) Uji Normalitas

Berdasarkan hasil Uji Kolmogorov-Smirnov dengan menggunakan SPSS didapatkan hasil nilai *Asymp. Sig (2-Tailed)* adalah 0,225 (Lampiran 4). Nilai *Asymp. Sig* sebesar $0,225 > 0,01$, memiliki arti bahwa data dalam penelitian ini berdistribusi normal.

Tabel 6. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
		Unstandardize d Predicted Value	Unstandardiz ed Residual
N		98	98
Normal Parameters ^a	Mean	3.8896429E6	.0000000
	Std. Deviation	1.12960778E6	1.13452920 E6
Most Extreme Differences	Absolute	.063	.106
	Positive	.042	.106
	Negative	-.063	-.071
Kolmogorov-Smirnov Z		.625	1.045
Asymp. Sig. (2-tailed)		.830	.225

a. Test distribution is Normal.

2) Uji Multikolinieritas

Tabel 7. Hasil Uji Multikolinearitas untuk Semua Variabel Bebas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Jam Kerja	.679	1.472
Umur	.964	1.038
Tingkat Pendidikan	.977	1.023
Pengalaman Kerja	.669	1.496

Sumber: Diolah dari Data Primer, 2016

Berdasarkan hasil olahan data menggunakan SPSS didapatkan hasil bahwa variabel X_1 yaitu jam kerja, X_2 yaitu umur, X_3 yaitu tingkat pendidikan, dan X_4 yaitu pengalaman kerja, dalam hal ini tidak mengandung multikolinieritas karena nilai *tolerance* > 10 persen dan nilai VIF < 10.

3) Uji Heteroskedastisitas

Dilihat pada tabel *Coefficients* dibawah ini diketahui bahwa ketiga variabel tersebut > 0,01 sehingga dapat dinyatakan bahwa dalam penelitian ini tidak terjadi heteroskedastisitas.

Tabel 8. Hasil Uji Heteroskedastisitas untuk Semua Variabel Bebas

Model	Unstandardized Coefficients		Standar dized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	684653.327	551645.357		1.241	.218
Jam Kerja	-17064.934	25912.370	-.081	-.659	.512
Umur	5822.254	8430.495	.071	.691	.492
Tingkat Pendidikan	-25389.593	34116.559	-.076	-.744	.459
Pengalaman Kerja	44165.255	22068.231	.248	2.001	.048

Sumber: Diolah dari Data Primer, 2016

Pengaruh Jam Kerja, Umur, Tingkat Pendidikan, dan Pengalaman Kerja terhadap Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Untuk mengetahui pengaruh jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja terhadap pendapatan *driver* GO-JEK digunakan uji F dengan tingkat signifikan 10% dan derajat bebas $(k-1)(n-k)$ yang dalam hal ini di dapat F tabel = $F_{0,01 (4-1);(98-4)} = 4,00$. Hasil Uji F menunjukkan nilai F hitung sebesar (23,049) lebih besar dari F tabel (4,00). Jadi, dapat disimpulkan bahwa jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh signifikan secara simultan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Pengaruh Jam Kerja terhadap Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Untuk mengetahui pengaruh jam kerja terhadap pendapatan *driver* GO-JEK digunakan uji t dengan tingkat signifikan 10% dan derajat bebas $(n-k)$ yang dalam hal ini di dapat t tabel = $t_{0,01 (98-4)} = 1,291$. Hasil Uji t menunjukkan nilai t hitung sebesar (5,293) lebih besar dari t tabel (1,291). Jadi, dapat disimpulkan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Pengaruh Umur terhadap Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Untuk mengetahui pengaruh umur terhadap pendapatan *driver* GO-JEK digunakan uji t dengan tingkat signifikan 10% dan derajat bebas $(n-k)$ yang dalam hal ini di dapat t tabel = $t_{0,01 (98-4)} = 1,291$. Hasil Uji t menunjukkan nilai t hitung sebesar (-0,008) lebih kecil dari t tabel (1,291). Jadi, dapat disimpulkan bahwa umur tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

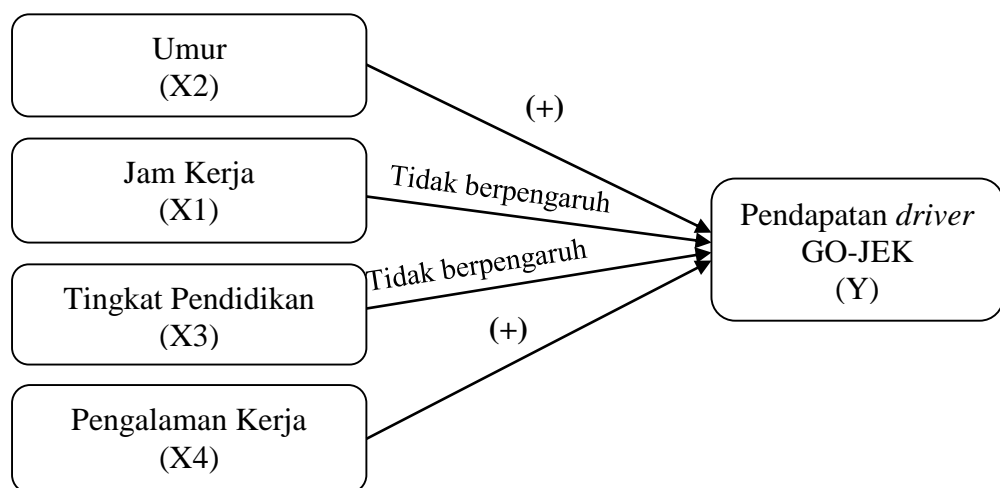
Pengaruh Tingkat Pendidikan terhadap Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Untuk mengetahui pengaruh tingkat pendidikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK digunakan uji t dengan tingkat signifikan 10% dan derajat bebas (n-k) yang dalam hal ini di dapat t tabel = $t_{0,01} (98-4) = 1,291$. Hasil Uji t menunjukkan nilai t hitung sebesar (0,526) lebih kecil dari t tabel (1,291). Jadi, dapat disimpulkan bahwa tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Pengaruh Pengalaman Kerja terhadap Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Untuk mengetahui pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan *Driver* GO-JEK digunakan uji t dengan tingkat signifikan 10% dan derajat bebas (n-k) yang dalam hal ini di dapat t tabel = $t_{0,01} (98-4) = 1,291$. Hasil Uji t menunjukkan nilai t hitung sebesar (3,512) lebih besar dari t tabel (1,291). Jadi, dapat disimpulkan bahwa pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Pembahasan Hasil Penelitian



Pengaruh Jam Kerja, Umur, Tingkat Pendidikan dan Pengalaman Kerja secara Simultan terhadap Pendapatan *Driver* GO-JEK

Berdasarkan hasil uji statistik di atas dapat disimpulkan bahwa penggunaan jam kerja, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja berpengaruh secara simultan dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali. Dengan demikian hipotesis pertama benar bahwa secara serempak jam kerja, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja berpengaruh secara simultan dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Pengaruh Jam Kerja terhadap Pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Berdasarkan hasil uji statistik diatas yang menyatakan bahwa jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK sudah sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Jamal (2014) yang mengatakan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Hal ini dikarenakan dengan semakin lamanya para *driver* meluangkan waktunya untuk bekerja, maka semakin banyak orderan atau poin yang dapat *driver* kumpulkan dan dengan begitu pendapatan para *driver* pun akan bertambah. *Driver* GO-JEK bekerja untuk mencapai target yang telah ditentukan. Apabila target yang *driver* inginkan tersebut sudah terpenuhi, maka para *driver* akan memutuskan untuk berhenti bekerja dan menikmati waktu luangnya untuk beristirahat. Hal tersebut sesuai dengan hipotesa target pendapatan yang didukung oleh Argawal et al (2013) dari studi yang ditemukan oleh camerer et al (1997) yang menyatakan bahwa rata-rata sopir memutuskan untuk berhenti bekerja untuk mencari penumpang, apabila target pendapatan yang ditentukan pada hari tertentu sudah tercapai.

Pengaruh Umur terhadap Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Berdasarkan hasil uji statistik diatas yang menyatakan bahwa umur tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK tidak sesuai dengan teori yang

diungkapkan oleh Cahyono dalam penelitian yang dilakukan oleh Putri dan Setiawina (2013) bahwa pada usia produktif, semakin bertambahnya umur, maka pengalaman yang diperoleh semakin banyak dan pendapatanpun akan meningkat, namun apabila usia sudah melewati masa produktif maka kondisi fisik akan menurun sehingga produktifitas juga akan menurun yang menyebabkan pendapatan berkurang. Dapat disimpulkan bahwa penelitian ini menolak teori yang diungkapkan oleh Cahyono di dalam penelitian yang dilakukan oleh Putri dan Setiawina (2013). Di GO-JEK, para *driver* yang berumur diatas 40 tahun masih bisa bekerja lebih lama dan mendapatkan penghasilan yang sesuai dengan pendapatan *driver* yang berumur dibawah 40 tahun.

Pengaruh Tingkat Pendidikan terhadap Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Berdasarkan hasil uji statistik diatas yang menyatakan bahwa tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK tidak sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Juwita dkk (2013) dan Deny Anggara L, dkk (2015) yang mengatakan bahwa adanya pengaruh positif antara tingkat pendidikan dengan pendapatan. Penelitian ini juga menolak teori yang dikemukakan oleh Todaro (2000) yang mengatakan bahwa pendidikan formal dan informal memiliki pengaruh positif terhadap pendapatan yang diperoleh. Di GO-JEK, tingkat pendidikan *driver* GO-JEK tidak berpengaruh terhadap pendapatan para *driver* karena di lapangan para *driver* yang memiliki pendidikan tinggi, tidak semuanya memiliki pendapatan yang tinggi. Rata-rata para *driver* yang tamatan SMA/SMK yang lebih banyak mencurahkan jam kerjanya yang memperoleh penghasilan yang lebih banyak yaitu paling tinggi sebesar Rp. 7.750.000,

dibandingkan dengan *driver* yang tamatan S1 hanya mendapatkan penghasilan paling tinggi sebesar Rp. 6.200.000.

Pengaruh Pengalaman Kerja terhadap Pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali

Berdasarkan hasil uji statistik diatas yang menyatakan bahwa pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK sudah sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Ranupendoyo dan Saud (2005) yang mengatakan bahwa apabila seseorang semakin lama menjalani pekerjaan yang telah ditekuni, maka seseorang tersebut akan memiliki pengalaman yang lebih banyak dan mahir dalam pekerjaan tersebut sehingga secara otomatis pendapatannya akan mengalami peningkatan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil olahan data dengan melakukan uji simultan menunjukkan bahwa jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh simultan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Berdasarkan hasil olahan data dengan melakukan uji parsial menunjukkan bahwa variabel jam kerja dan pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK. *Driver* yang mencurahkan waktunya untuk bekerja lebih lama akan memperoleh orderan atau pelanggan lebih banyak dengan begitu penghasilan yang diperoleh oleh para *driver* juga akan meningkat. Begitu pula pengalaman kerja, dengan semakin lamanya para *driver* bekerja sebagai *driver* GO-JEK, maka secara otomatis mereka akan lebih memahami kondisi di lapangan dan juga lebih memahami kondisi di daerah Kota Denpasar. Sedangkan dalam hal ini tidak adanya pengaruh variabel umur dan tingkat pendidikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK. Umur tidak mempengaruhi pendapatan karena para

driver yang memiliki umur > 40 tahun masih bisa bekerja selama 16 jam dalam sehari. Tingkat pendidikan dalam hal ini juga tidak berpengaruh terhadap pendapatan karena para *driver* yang memiliki pendidikan yang tinggi tidak semua memiliki pendapatan yang tinggi. Rata-rata para *driver* yang tamatan SMA/SMK yang lebih banyak mencurahkan jam kerjanya yang memperoleh penghasilan yang lebih banyak yaitu paling tinggi sebesar Rp. 7.750.000, dibandingkan dengan *driver* yang tamatan S1 hanya mendapatkan penghasilan paling tinggi sebesar Rp. 6.200.000.

SARAN

Saran yang dapat penulis uraikan dari hasil pembahasan sebagai berikut:

1. Umur merupakan faktor penentu kondisi fisik seseorang dalam melakukan pekerjaan khususnya pekerjaan di lapangan seperti GO-JEK. Sudah seharusnya ada penyaringan batasan umur bagi *driver* GO-JEK dikarenakan fisik seseorang yang dalam hal ini semakin bertambah umur seseorang maka akan semakin tinggi pula resiko terjadinya kelalaian saat bekerja apabila ada *driver* yang bekerja hingga larut malam dan sudah kelelahan.
2. Perusahaan GO-JEK seharusnya membuat sebuah strategi untuk tetap bertahan di tengah persaingan yang ketat antara para perusahaan Ojek *Online*.
3. Pemerintah dalam hal ini harus lebih tegas dalam membuat sebuah kebijakan atau regulasi bagi perusahaan Ojek *Online* agar memiliki peraturan yang jelas untuk menjadi sebuah mode transportasi yang bisa digunakan untuk mengantarkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

REFERENSI

Abbas, Salim. 2000. *Manajemen Transportasi*. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Ghalia Indonesia. Jakarta.

Agarwal S., Diao M., Pan J., and Sing T.F. 2013. *Labor Supply Decisions of Singaporean Cab Drivers. Working Paper in Behavioral Economics*. Department of Economics and Business, National University of Singapore.

Arida A., Zakiah., Julaini. 2015. Analisis Permintaan dan Penawaran Tenaga kerja Pada Sektor Pertanian di Provinsi Aceh. *Jurnal Ilmiah Agrisep Vol. 16, No.1*

BPS. 2015. Bali Dalam Angka 2015. Denpasar: Badan Pusat Statistik Provinsi Bali.

Blau, Francine D., and Lawrence M. Kahn. 2007. Changes in the Labor Supply Behavior of Married Women: 1980-2000. *Journal of Labor Economics*, 25, 393-438

Camerer C., Babcock L., Loewenstein G., and Thaler R. 1997. Labor Supply of New York City Cab Drivers: One Day at a Time. *The Quarterly Journal of Economics*. *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 41, page 112-407

Candora. 2013. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengrajin Batik Kayu. *Jurnal Ilmiah ekonomi*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya.

Chou Y.K. 2000. Testing Alternative Models of Labor Supply: Evidence from Taxi-Drivers in Singapore. *WP in Economics, Melbourne University*.

Chung - Cheng Lin. 2003. A Backward-Bending Labor Supply Curve Without an Income Effect. *Oxford Economic Paper*, Vol. 55 page 336-343

Crawford, Vincent P. and Juanjuan Meng. 2011. New York City Cab Drivers, Labor Supply Revisited: Reference-Dependent Preference with Rational Expectations Targets for Hours and Income. *American Economic Review*, 101: 1912-1932

www.denpasarkota.go.id (Diakses: 4 Januari 2017)

Damayanti, Ariska. 2011. Analisis Penawaran Tenaga Kerja Wanita Menikah dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya. *Jurnal Ilmiah Ekonomi*. Semarang: Universitas Diponegoro.

David A Phillips. 1986. Inflation, income distribution, and cost benefit analysis, Project Appraisal. *Journal*, 1:4, 223-228

Deny Anggara L, dkk. 2015. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima di Wilayah Tegalboto Jember. *Artikel Ilmiah*. Jember: Universitas Jember.

Farber, H. 2005. Is Tomorrow Another Day? The Labor Supply of New York City Cab Drivers. *Journal of Political Economy* Vol. 113, No. 1

Goette, Lorenz, Ernst Fehr, and David Huffman. 2004. Loss aversion and labor supply. *Journal of the European Economic Association*, 2(2-3): 216-228

<https://www.go-jek.com/> (Diakses: 2 Desember 2016)

Hasyim, H. 2006. Analisis Hubungan Karakteristik Petani Kopi terhadap Pendapatan (Studi Kasus : Desa Dolok Seribu Kecamatan Paguran Kabupaten Tapanuli Utara). *Jurnal Komunikasi Penelitian*. Lembaga Penelitian. USU. Medan.

Jamal, Badrul. 2014. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Nelayan. *Jurnal Ilmiah dipublikasikan*. Malang: Universitas Brawijaya.

Jura D.C., Palar S.W., Sumual J.I. 2016. Pengaruh Kenaikan Harga BBM dan Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Sopir Angkot di Kota Manado Tahun 2015. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi* Vol. 16, No. 1

Juwita R., Lestari R.B. 2013. Kontribusi Tingkat Pendidikan Terhadap Pendapatan Sektoral di Kota Palembang. *Jurnal Ilmiah STIE MDP*, Vol. 2, No. 2

Keane, M. and R. Rogerson. 2010. Micro and Macro Labor Supply Elasticities: A Reassessment of Conventional Wisdom. *Journal of Economic Literature*, 50, 464-76

Keane, M. 2011. Labor Supply and Taxes. *Journal of Economic Literature*, 49:4, 961-1075.

Köszegi, Botond, and Matthew Rabin. 2006. A Model of Reference-Dependent Preferences. *Quarterly Journal of Economics*, 121(4): 1133-1165

Krisna.2015. (Online) <https://id.techinasia.com/gojek-resmi-ekspansi-di-bali>. Diakses: 4 Januari 2017.

. *Bulleting of Indonesian Economics Studies* 23 (3): 52-79

Mc Connell C.R., and Brue S.L. 1995. Contemporary Labor Economics, International Edition, 1995. *Mc Graw-Hill Companies Inc: Printed in Singapore*.

- Meta T., Yenni D.R., dan Yosi E.P. 2013. Pengaruh Modal Kerja, Tenaga Kerja, Jam Kerja terhadap Pendapatan Nelayan Tradisional di Nagari Koto Taratak Kecamatan Sutera Kabupaten Pesisir Selatan. Sumatra Barat: Universitas STKIP Dharma Andalas Padang.
- Noveda D., Aimon H., dan Sofyan E. 2015. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penawaran dan Permintaan Tenaga Kerja di Sumatra Barat. *Ejournal*. Sumatra Barat: Universitas Negeri Padang.
- Nurdiyanto W., Sirajuddin B. 2015. Analisis Faktor-Faktor Penyebab Turunnya Pendapatan pada PT Tunas Gemilang Sakti Palembang. *Jurnal Ekonomi.STIE MDP*
- Ohanian, Lee, Andrea Raffo, and Richard Rogerson. 2008. Long-Term Changes in Labor Supply and Taxes: Evidence from OECD Countries, 1956–2004. *Journal of Monetary Economics*, 55, 1353–1362
- Peterson S. 2005. Differences in Truck *Driver* Labor Supply Between Owner-Operators and Employees. *Journal labor Economics*. Washington State University.
- Pistaferrri, Luigi. 2003. Anticipated and Unanticipated Wage Changes, Wage Risk, and Intertemporal Labor Supply. *Journal of Labor Economics*, 21, 729–754
- Putri, A. D. dan Setiawina, N. D. 2013. Pengaruh Umur, Pendidikan, Pekerjaan Terhadap Pendapatan Rumah Tangga Miskin Di Desa Bebandem. *E-Jurnal*. Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Udayana.
- Ranupendoyo dan Suad. 2015. *Manajemen Personalialia, Edisi 4*. Pustaka Binawan Presindo. FE-UGM: Yogyakarta.
- Rogerson, R. and J. Wallenius. 2009. Micro and Macro Elasticities in a Life Cycle Model with Taxes, *Journal of Economic Theory*, 144, 2277-2292.
- Rupert, Peter, Richard Rogerson, and Randall Wright. 2000. Homework in Labor Economics: Household Production and Intertemporal Substitution. *Journal of Monetary Economics* 46(3): 557-579
- Selvarajan, T. T., Ramamoorthy, N., Flood, P. C., Guthrie, J. P., Mac Curtain, S., & Liu, W. 2007. The role of humancapital philosophy in promoting firm innovativeness and performance: Test of a causal model. *International Journal of Human Resource Management*, 18(8), 1456-1470
- Stafford, Tess M. 2015. What Do Fishermen Tell Us That Taxi *Drivers* Don't? An Empirical Investigation of Labor Supply. *Journal of Labor Economics*, 33(3), 1–24

Sholeh, Maimun.2007. Permintaan dan Penawaran Tenaga Kerja serta Upah: Teori serta Beberapa Potretnya di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pendidikan*, Vol. 4, No. 1

Sukartini, Made. 2014. Hubungan Upah dan Penawaran Tenaga Kerja Supir Taxi di Surabaya. *JEKT*, 7 (1), page 60-72

Syafitri, Wildan. 2012. Determinants of Labour Migration Decisions: The Case of East Java, Indonesia. *BIES*, 49(3), 385-386

Todaro, M.P.2000. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Erlangga: Jakarta.