

**ANALISIS PERBANDINGAN ANTARA PENDAPATAN
DRIVER GOJEK *FULL TIME* DAN UPAH MINIMUM KOTA
DI KOTA TANJUNGPINANG**

SKRIPSI

NATYASTIA RIFKAYANI MURWANTI

NIM : 14622116



**SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI (STIE) PEMBANGUNAN
TANJUNGPINANG
2021**

**ANALISIS PERBANDINGAN ANTARA PENDAPATAN
DRIVER GOJEK FULL TIME DAN UPAH MINIMUM KOTA
DI KOTA TANJUNGPINANG**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Melengkapi Tugas-Tugas dan Memenuhi
Syarat-Syarat Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Ekonomi

Oleh

NATYASTIA RIFKAYANI MURWANTI

NIM : 14622116

PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI



**SEKOLAH TINGGI ILMU EKONOMI (STIE) PEMBANGUNAN
TANJUNGPINANG
2021**

TANDA PERSETUJUAN/PENGESAHAN SKRIPSI
**ANALISIS PERBANDINGAN ANTARA PENDAPATAN *DRIVER* GOJEK
FULL TIME DAN UPAH MINIMUM KOTA
DI KOTA TANJUNGPINANG**

Diajukan Kepada :

Panitia Komisi Ujian
Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Pembangunan
Tanjungpinang

Oleh :

Nama : Natyastia Rifkayani Murwanti
NIM :14622116

Menyetujui :

Pembimbing Pertama,



Nurfitri Zulaika, SE, M.Ak., Ak., CA

NIDN.1028117701/ Asisten Ahli

Pembimbing Kedua,



Marvati, S.P., M.M

NIDN. 100707701/ Asisten Ahli

Mengetahui,

Ketua Program Studi,



Penny Satria, S.E., M.Ak

NIDN. 1015069101/ Lektor

Skripsi Berjudul

**ANALISIS PERBANDINGAN ANTARA PENDAPATAN *DRIVER* GOJEK
FULL TIME DAN UPAH MINIMUM KOTA
DI KOTA TANJUNGPINANG**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

NATYASTIA RIFKAYANI MURWANTI
NIM : 14622116

Telah dipertahankan di depan Panitia Komisi Ujian Pada Tanggal 2 Februari 2021
Dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diterima

Panitia Komisi Ujian

Ketua,



Nurfitri Zulaika, SE, M.Ak., Ak., CA
NIDN.1028117701/ Asisten Ahli

Sekretaris,



Sri Kurnia, S.E., Ak., M.Si., CA
NIDN. 1020037101/ Lektor
Anggota,



Afrivadi, S.T., M.E
NIDN. 1003057101/ Asisten Ahli

Tanjungpinang, 2 Februari 2021
Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Pembangunan
Tanjungpinang,
Ketua,



Charis Marlinda, SE, M.Ak., Ak., CA
NIDN. 1029127801/Lektor

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Natyastia Rifkayani Murwanti
NIM : 14622116
Tahun Angkatan : 2014
Indeks Prestasi Kumulatis : 3.30
Program Studi/Jenjang : Akuntansi / Strata 1
Judul Skripsi : Analisis Perbandingan Antara Pendapatan *Driver*
Gojek *Full time* Dan Upah Minimum Kota Di
Kota Tanjungpinang

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa seluruh isi dan materi dalam skripsi ini adalah benar hasil karya sendiri dan bukan rekayasa maupun karya oranglain. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun dan apabila dikemudian hari saya membuat pernyataan palsu, maka saya siap diproses sesuai aturan yang berlaku.

Tanjungpinang, 20 Januari 2021

Penyusun



Natyastia Rifkayani Murwanti

NIM : 14622116

HALAMAN PERSEMBAHAN

Alhamdulillah... Alhamdulillah... Alhamdulillahirabbil'alamin...

Atas Ridha dan karunia Allah SWT saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Dengan niat , kerja keras dan juga doa dari orang tua, suami dan teman-teman yang selalu mengiringi dalam setiap langkah dan perjuangan saya.

Skripsi ini saya persembahkan untuk orangtua saya ibu Rosina Aryani dan bapak Zanibar , nenek saya Maimunah, suami saya Ifardiyanto,M.T dan anak saya Danish serta keluarga besar saya , yang tanpa lelah mendoakan dan selalu *mensupport* saya hingga skripsi ini selesai.

Terimakasih untuk dukungan dan doanya baik moril maupun materil.
Semoga apa yang saya persembahkan ini membuat kalian bangga dengan saya.

HALAMAN MOTTO

“Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, maka Apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain, dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap”
(Qs : Al-Insyirah 94:5-8)

“Barang siapa yang menempuh suatu jalan untuk menuntut ilmu, Allah akan memudahkan baginya jalan ke surga”
(HR.Muslim)

“The most beautiful thing in this world is to see your parents smiling and knowing that you are the reason that smile”

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb,

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat yang dilimpahkan kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Perbandingan Antara Pendapatan *Driver* Gojek *Full time* Dan Upah Minimum Kota Di Kota Tanjungpinang”**. Penyusunan skripsi ini adalah untuk memenuhi syarat dalam menyelesaikan pendidikan Strata-1 di Fakultas Ekonomi Sekolah Tinggi (STIE) Pembangunan Tanjungpinang. Tanpa adanya bantuan dari pihak terkait, penulis akan mengalami kesulitan dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu penulis :

1. Ibu Charly M, SE.,M.Ak.Ak.CA selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Pembangunan Tanjungpinang.
2. Ibu Ranti Utami, SE.,M.Si.Ak.CA selaku Wakil Ketua I Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Pembangunan Tanjungpinang.
3. Ibu Sri Kurnia, SE.Ak.M.Si.CA selaku Wakil Ketua II Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Pembangunan Tanjungpinang.
4. Bapak Imran Ilyas, M.M selaku Plt. Wakil Ketua III Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Pembangunan Tanjungpinang.
5. Bapak Hendy Satria, SE.,M.Ak selaku Ketua Program Studi S1 Akuntansi Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Pembangunan Tanjungpinang.
6. Ibu Nurfitri Zulaika, SE,M.Ak.,Ak.,CA selaku dosen pembimbing pertama yang telah banyak membantu dan memberikan arahan, masukan, serta saran dan bimbingan dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Ibu Maryati, S.P.,M.M selaku dosen pembimbing kedua yang telah banyak memberikan arahan, masukan, dan bimbingan dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Bapak dan Ibu dosen beserta staff Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Pembangunan Tanjungpinang yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

9. Kepada kedua orangtuaku, Ibu Rosina Aryani, Bapak Zanibar dan nenekku Maimunah serta keluarga besarku yang selalu mendoakan dan memberikan semangat sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini.
10. Kepada suamiku tercinta Ifardiyanto, M.T yang selalu mendoakan, memberikan semangat dan dorongan serta memotivasi untuk menyelesaikan skripsi ini, tak lupa pula anakku Danish Raffasya Ardhian yang selalu menjadi semangat dan motivasi dalam penyelesaian skripsi ini.
11. Kepada teman-temanku Siska, Dwi, Rima, Amy, Yuli, Selvi dan lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu.
12. Kepada Ketua GO-JEK Tanjungpinang *Community* Bapak Edy dan para *driver* Gojek yang telah bersedia dan banyak membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan masukan, saran, dan kritik membangun untuk melengkapi dan menyempurnakan skripsi ini.

Tanjungpinang, 20 Januari 2021

Penulis,



Natyastia Rifkayani Murwanti

NIM: 14622116

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN BIMBINGAN	
HALAMAN PENGESAHAN KOMISI UJIAN	
HALAMAN PERNYATAAN	
HALAMAN PERSEMBAHAN	
HALAMAN MOTTO	
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
ABSTRAK	xv
ABSTRACT	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	4
1.3. Batasan Masalah	4
1.4. Tujuan Masalah	4
1.5. Kegunaan Penelitian	5
1.5.1. Kegunaan Ilmiah.....	5
1.5.2. Kegunaan Praktis	5
1.6. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Tinjauan Teori	7
2.1.1. Transportasi <i>Online</i>	7
2.1.1.1. Tinjauan Transportasi <i>Online</i>	7

2.1.1.2.	Konsep <i>Sharing Economy</i> dalam Transportasi <i>Online</i>	9
2.1.2.	Pendapatan	12
2.1.2.1.	Pengertian Pendapatan	12
2.1.2.2.	Jenis-Jenis Pendapatan	13
2.1.2.3.	Pengakuan Pendapatan.....	14
2.1.2.4.	Sumber-Sumber Pendapatan	18
2.1.2.5.	Pendapatan <i>Driver</i> Gojek.....	20
2.1.3.	Teori Jam Kerja	23
2.1.3.1.	Pengertian Kerja.....	23
2.1.3.2.	Penentuan Jam Kerja.....	23
2.1.4.	Upah.....	26
2.1.4.1.	Pengertian Upah	26
2.1.4.2.	Jenis-Jenis Upah.....	27
2.1.4.3.	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Upah	27
2.1.5.	Tinjauan Kebijakan Upah Minimum	29
2.1.5.1.	Pengertian Upah Minimum	29
2.1.5.2.	Upah Minimum Kota Tanjungpinang	33
2.2.	Kerangka Pemikiran	35
2.3.	Penelitian Terdahulu.....	36

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1.	Jenis Penelitian	38
3.2.	Jenis Data	38
3.3.	Teknik Pengumpulan Data	39
3.4.	Populasi dan Sampel	40
3.4.1.	Populasi.....	40
3.4.2.	Sampel	40
3.5.	Teknik Pengolahan Data	43
3.6.	Teknik Analisis Data	44

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil Penelitian.....	47
4.1.1. Gambaran Umum.....	47
4.1.1.1. Sejarah Gojek Tanjungpinang.....	47
4.1.1.2. Visi dan Misi PT. Gojek Indonesia.....	49
4.1.2. Analisis Isi (<i>Content Analysis</i>) Pendapatan <i>Driver Gojek Full time</i> Kota Tanjungpinang	50
4.1.2.1. Karakteristik <i>Driver</i> Gojek Kota Tanjungpinang	50
4.1.2.2. Tingkat Kepuasan Responden Menjadi <i>Driver</i> Gojek.....	60
4.2. Perbandingan Antara Pendapatan <i>Driver Gojek Full</i> <i>time</i> dengan Upah Minimum Kota Tanjungpinang	62
4.3. Pembahasan Hasil Penelitian.....	66

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan.....	69
5.2. Saran.....	70

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

CURICULUM VITAE

DAFTAR TABEL

No Tabel	Judul Tabel	Halaman
Tabel 4.1	Jenis Layanan Gojek.....	48
Tabel 4.2	Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Responden	51
Tabel 4.3	Distribusi Frekuensi Tingkat Usia Responden	51
Tabel 4.4	Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan Responden.....	52
Tabel 4.5	Distribusi Frekuensi Pekerjaan Terakhir Responden.....	53
Tabel 4.6	Distribusi Frekuensi Lamanya Bermitra Responden	54
Tabel 4.7	Distribusi Frekuensi Status Kepemilikan Kendaraan Responden.....	54
Tabel 4.8	Distribusi Frekuensi Pendapatan Perhari Responden	55
Tabel 4.9	Distribusi Frekuensi Pendapatan Perbulan Responden	55
Tabel 4.10	Distribusi Frekuensi Rata-Rata Point Perhari Responden	56
Tabel 4.11	Distribusi Frekuensi Bonus Perhari Responden	56
Tabel 4.12	Distribusi Frekuensi Deposti Saldo Responden.....	57
Tabel 4.13	Distribusi Frekuensi Pengurangan Pendapatan Untuk Deposit Perhari Responden.....	58
Tabel 4.14	Distribusi Frekuensi Biaya Bensin Perhari Responden	58
Tabel 4.15	Distribusi Frekuensi Biaya Makan Perhari Responden	59
Tabel 4.16	Distribusi Frekuensi Biaya Pulsa Resonden	59
Tabel 4.17	Analisa Kepuasan Responden Menjadi <i>Driver</i> Gojek	61
Tabel 4.18	Selisih Pendapatan Bersih <i>Driver</i> Gojek <i>Full time</i> jika dibandingkan dengan UMK Kota Tanjungpinang.....	63

DAFTAR GAMBAR

No Gambar	Judul Gambar	Halaman
Gambar 2.1	Kerangka Pemikiran Penelitian	36
Gambar 4.1	Pendapatan Perbulan <i>Driver</i> Gojek <i>Full time</i> Kota Tanjungpinang.....	63

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Kuesioner
- Lampiran 2 Perhitungan Pendapatan Bersih
- Lampiran 3 Dokumentasi Penelitian
- Lampiran 4 Surat Keterangan dari Objek Penelitian
- Lampiran 5 Hasil *Plagiarism Checker X*
- Lampiran 6 Riwayat Hidup / Curriculum Vitae

ABSTRAK

ANALISIS PERBANDINGAN ANTARA PENDAPATAN *DRIVER* GOJEK *FULL TIME* DAN UPAH MINIMUM KOTA DI KOTA TANJUNGPINANG

Natyastia Rifkayani Murwanti. 14622116. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE)
Pembangunan Tanjungpinang. Tyasrm92@gmail.com

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar pendapatan dan perbandingan antara pendapatan *driver* Gojek *Full time* dan Upah Minimum Kota di Kota Tanjungpinang.

Metode analisis data yang digunakan yaitu metode penelitian kuantitatif. Analisis penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu. Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah Analisa Isi Kuantitatif dan Analisa Deskriptif Komparatif.

Hasil penelitian ini menunjukkan alasan sebagian masyarakat menjadi *driver* Gojek yang salah satu faktor utamanya adalah pendapatan yang mereka terima. Menurut hasil dari kuesioner dan wawancara dengan responden, faktor yang menjadi alasan bergabung sebagai *driver* Gojek dikarenakan pendapatan atau penghasilan yang didapat lebih menjanjikan. Penghasilan ini diperoleh setiap hari dengan mengantarkan orderan sesuai tempat tujuan.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan sebulan yang diterima oleh para *driver* berada pada *range* Rp.2.771.172,00 s.d Rp.3.500.000,00 sebanyak 59% serta mayoritas pendapatan perbulan yang diterima *driver* Gojek *Full time* di Kota Tanjungpinang melebihi besarnya UMK Kota Tanjungpinang, yakni sebanyak 89%. Namun demikian masih terdapat pendapatan yang berada dibawah UMK yakni sebesar 11%. Analisa mengenai tingkat kepuasan responden menjadi *driver* Gojek *Full time* di Kota Tanjungpinang menunjukkan nilai rata-rata adalah sebesar 0,75 yang artinya bahwa responden merasa puas menjadi *driver* Gojek di Kota Tanjungpinang.

Kata kunci : Pendapatan, UMK, *Driver* Gojek dan Deskriptif Komparatif

Pembimbing I : Nurfitri Zulaika,SE.M.Ak.Ak.,CA.
Pembimbing II : Maryati,SP.M.M

ABSTRACT

ANALYSIS OF COMPARISON BETWEEN INCOME DRIVER GOJEK FULL TIME AND CITY MINIMUM WAGE IN TANJUNGPINANG CITY

Natyastia Rifkayani Murwanti. 14622116. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE)
Pembangunan Tanjungpinang. Tyasrm92@gmail.com The

The purpose of this study is to determine how much income and the comparison between the income of drivers Gojek Full Time and the City Minimum Wage in Tanjungpinang City.

The data analysis method used is quantitative research methods. Quantitative research analysis can be defined as a research method based on the philosophy of positivisme used to study a particular population or sample. The data analysis used in this research is quantitative content analysis and comparative descriptive analysis.

The results of this study indicate that the reason some people become Gojek drivers is one of the main factors is the income they receive. According to the results of questionnaires and interviews with respondents, the reason for joining as a driver Gojek because the income or income earned is more promising. This income is earned every day by delivering orders according to their destination.

Based on the results of research and discussion of this study, it can be concluded that the monthly income received by drivers is in the range of Rp. 2,771,172,00 until Rp.3,500,000,00 as much as 59% and the majority of monthly income received by drivers Gojek Full Time in the city of Tanjungpinang exceeds the amount of UMK in Tanjungpinang is 89%. However, there is still income that is below the UMK, which is 11%. Analysis of the level of satisfaction of respondents being a driver full time Gojek in the city of Tanjungpinang shows the average value is 0.75 which means that the respondent is satisfied being a driver Gojek in Tanjungpinang City.

Keywords: Income, UMK, Driver Gojek and Comparative Descriptive

*Supervisor I : Nurfitri Zulaika, SE. M.Ak. Ak., CA.
Supervisor II : Maryati, SP.MM*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Perkembangan ekonomi sebuah wilayah tidak terlepas dari perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung, salah satunya sarana transportasi. Transportasi merupakan sarana yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat baik yang tinggal disuatu kota maupun di pedesaan karena berhubungannya dengan pendistribusian barang dan jasa serta tenaga kerja.

Pertambahan jumlah penduduk suatu wilayah juga menyebabkan peningkatan aktivitas serta mobilitas masyarakat. Peningkatan aktivitas dan mobilitas akan mempengaruhi sarana dalam menunjang kegiatan masyarakat tersebut, dalam hal ini transportasi. Permintaan akan adanya transportasi menuntut dunia bisnis dalam hal ini jasa transportasi untuk bias memberikan suatu pelayanan yang lebih efektif dan inovatif. Peter F. Ducker dalam bukunya *Innovation and Entrepreneurship* mengatakan bahwa inovasi memiliki fungsi yang khas bagi wirausahawan. Dengan inovasi wirausahawan dapat menciptakan sumber daya produksi yang baru maupun pengolahan sumber daya yang sudah ada dengan peningkatan nilai potensi untuk peningkatan modal (Peter F, 2002). Dewasa ini berjalannya dengan perkembangan teknologi digital seperti *internet*, *trend* di bidang transportasi Indonesia mengarah pada keberadaan transportasi berbasis aplikasi atau biasa disebut dengan transportasi *online*. Inovasi dari bidang transportasi ini memberikan kemudahan dengan memanfaatkan aplikasi sebagai

media dalam melakukan sebuah pemesanan untuk memberikan kemudahan pada konsumen dalam memenuhi kebutuhan transportasi. Faktor kemudahan yang diberikan oleh jasa transportasi *online* menjadikan keberadaan transportasi ini semakin diminati oleh masyarakat.

Salah satu perusahaan yang bergerak di moda transportasi *online* adalah Gojek. Gojek adalah sebuah aplikasi yang berguna untuk membantu masyarakat yang ingin bepergian dari satu tempat ke tempat tujuannya. Sebagai *startup* lokal pertama yang berbasis di Indonesia, Gojek menerapkan tarif yang cukup murah dibandingkan dengan ojek konvensional. Gojek sendiri secara bertahap berkembang menjadi bisnis raksasa di bidang transportasi. Awalnya hanya memiliki layanan untuk mengantar konsumen ke tempat tujuan sesuai dengan pesanan di aplikasi dan sekarang berkembang ke layanan kebutuhan sehari-hari lainnya, seperti Gofood yaitu untuk mengantarkan makanan sesuai yang dipesan oleh konsumen dan masih banyak lagi fitur-fitur yang disediakan oleh Gojek Indonesia.

Pada awal di bulan Mei 2018, Gojek mengembangkan sayap usahanya ke kota Tanjungpinang, dimana sebelumnya perusahaan ini telah terlebih dahulu masuk di kota Batam. Meskipun belum genap dua tahun beroperasi di kota Tanjungpinang, namun berdasarkan observasi di lapangan keberadaan Gojek mendapatkan antusiasme yang cukup tinggi baik bagi orang-orang yang sedang mencari kerja dan ingin menjadi mitra Gojek maupun juga masyarakat pengguna jasa transportasi. Adapun layanan Gojek yang tersedia di Kota Tanjungpinang adalah GoRide, GoFood, GoSend, GoCar dan GoPay.

Gojek merupakan terobosan baru dalam membuka lapangan kerja sehingga dapat membantu meningkatkan perekonomian masyarakat. Dilihat dari meningkatnya persaingan dalam mendapatkan pekerjaan, menjadi *driver* Gojek bisa menjadi alternatif pekerjaan untuk mereka yang belum memiliki pekerjaan tetap. Bekerja menjadi *driver* Gojek tidak terikat oleh jam kerja serta jumlah pendapatan yang bergantung pada jumlah orderan yang diselesaikan. Pendapatan seorang *driver* Gojek akan sangat dipengaruhi oleh banyak hal seperti: jumlah dan jarak tempuh dalam penyelesaian orderan, bonus, komisi tunai, dan jam operasi.

Dalam riset Dampak Gojek Terhadap Perekonomian Indonesia yang dilakukan oleh Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia pada tahun 2017 (Lembaga Demografi Universitas Indonesia, 2018) menunjukkan bahwa Gojek berkontribusi sebesar 8,2 Triliun Rupiah per tahun ke dalam perekonomian Indonesia melalui penghasilan mitra Gojek dan membantu meminimalisir tekanan pengangguran dengan memperluas kesempatan kerja. Sedangkan untuk mitra pengemudi dapat meningkatkan penghasilan dan kesejahteraan keluarga.

Berdasarkan latar belakang di atas dapat dikatakan bahwa bekerja dengan waktu yang fleksibel inilah yang mungkin membuat banyak orang yang ingin bergabung menjadi *driver* Gojek. Hal ini disebabkan oleh potensi penghasilan yang ditawarkan lebih tinggi dibandingkan dengan penghasilan mereka sebelumnya. Maka peneliti ingin mengetahui alasan masyarakat tertarik untuk bergabung menjadi *driver* Gojek *full time* dan jumlah pendapatan yang mereka hasilkan selama satu bulan kerja. Selanjutnya pendapatan *driver* Gojek *full time*

ini akan dibandingkan dengan Upah Minimum Kota (UMK), khususnya Upah Minimum Kota yang berlaku di Kota Tanjungpinang tahun 2019 yakni sebesar Rp2.771.172,00 (Keputusan Gubernur Provinsi Kepulauan Riau Nomor 1257 Tahun 2018 tentang Penetapan Upah Minimum Kabupaten/Kota Tahun 2019). Hal ini dilakukan untuk mendapatkan gambaran apakah pendapatan *driver* Gojek *full time* tersebut dapat dijadikan alternatif sebagai pekerjaan utama.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dikemukakan di atas, maka dari itu rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Seberapa besar pendapatan *driver* Gojek *full time* di kota Tanjungpinang ?
2. Bagaimana perbandingan antara pendapatan *driver* Gojek *full time* dengan Upah Minimum Kota Tanjungpinang ?

1.3. Batasan Masalah

Batasan masalah ini dimaksudkan agar pembahasan dapat terfokus pada penelitian yang diteliti, sebagai berikut :

1. *Driver* Gojek khususnya GoRide.
2. Aplikasi yang digunakan adalah Gojek dengan area kerja Tanjungpinang.

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yaitu

1. Untuk mengetahui seberapa besar pendapatan *driver* Gojek *full time* di kota Tanjungpinang ?

2. Untuk mengetahui perbandingan pendapatan *driver* Gojek *full time* dengan Upah Minimum Kota Tanjungpinang?

1.5. Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat :

1.5.1. Kegunaan Ilmiah

Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan salah satu bacaan dan sumber untuk menambah wawasan dan pengetahuan serta dapat digunakan sebagai pedoman untuk penelitian selanjutnya terutama yang berkaitan dengan pendapatan *Driver* Gojek *Full time*.

1.5.2. Kegunaan Praktis

1. Bagi PT. Gojek Indonesia wilayah Kota Tanjungpinang

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi bahan pertimbangan dan masukan tentang aturan, syarat dan kebijakan yang saling menguntungkan antara *Driver* dan PT. Gojek Indonesia wilayah Kota Tanjungpinang.

2. Bagi *Driver* Gojek *Full time*

Dengan adanya penelitian ini diharapkan *driver* Gojek semakin terpacu untuk bersaing secara sehat, khususnya yang bekerja selama *full time*.

3. Bagi penulis dan mahasiswa

Diharapkan menjadi sebuah motivasi dalam berbisnis dengan memanfaatkan teknologi informasi yang semakin berkembang.

1.6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi, diawali dengan pemaparan yang bersifat umum yang berhubungan dengan penelitian ini, kemudian bab-bab yang selanjutnya yaitu penulisan yang membahas hal-hal yang terkait dengan judul dan disusun sedemikian rupa sehingga dapat memudahkan para pembaca dalam memahami dan mengerti tentang yang disajikan dan dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini. Adapun pembagian sistematika dalam skripsi ini ialah :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan uraian teoritis yang dapat dijadikan sebagai landasan dalam pembahasan selanjutnya.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari jenis penelitian, jenis data, teknik pengumpulan data, populasi dan sampling, teknik pengolahan data, dan teknik analisis data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi pemaparan dan deskripsi tentang hasil-hasil penelitian, proses, dan sekaligus hasil analisis.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Teori

2.1.1. Transportasi *Online*

2.1.1.1. Tinjauan Transportasi *Online*

Pengertian transportasi *online* adalah pelayanan jasa dalam bidang transportasi yang berbasis *internet* disetiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran, dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri (Pratama, 2016). Beberapa studi lainnya menggunakan istilah berbagi perjalanan (*ride sharing*) dalam mendefinisikan layanan transportasi *online*. Penggunaan istilah berbagi perjalanan (*ride sharing*) karena yang digunakan merupakan kendaraan milik perorangan (kendaraan pribadi) yang kemudian “dibagi” dengan yang lain (pelanggan) ketika memberikan layanan (Wallsten, 2015). Transportasi *online* merupakan bagian dari jasa *m-commerce* yang merupakan layanan berdasarkan permintaan yang menghubungkan penumpang dan pemilik kendaraan (pengemudi) secara *real time* menggunakan teknologi seluler (Watanabe, Naveed, & Neittaanmäki, 2016).

Berdasarkan beberapa definisi diatas maka dapat disimpulkan transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang menghubungkan pengemudi dan penumpang dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan teknologi berbasis aplikasi.

Transportasi berbasis *online* ini hadir pertama kalinya di Amerika Serikat

pada tahun 2009 yang bernama Uber. Uber merupakan taksi *online* yang terintegrasi dengan *smartphone* sehingga penggunaannya mudah dimengerti oleh masyarakat Amerika Serikat. Kelebihan lain yang dimiliki dibandingkan dengan taksi konvensional adalah Uber menunjukkan besaran tarif yang dibebankan kepada masyarakat sebelum melakukan proses pemesanan.

Fenomena munculnya transportasi berbasis *online* di Amerika Serikat juga melanda sejumlah negara-negara seperti Brazil, Inggris, Canada, China, Perancis, Jerman, India, Jepang, Korea, Spanyol, dan Colombia. Kemunculan tersebut memicu adanya protes dari para pengemudi maupun pengusaha taksi untuk melarang transportasi yang berbasis *online* ini beroperasi diwilayahnya. Negara-negara tersebut pada akhirnya melarang transportasi yang berbasis *online* ini untuk beroperasi dengan alasan kendaraan pribadi tidak dapat digunakan sebagai kendaraan umum serta untuk menghindari terjadinya persaingan yang tidak sehat antar pengusaha khususnya pengusaha taksi.

Di Indonesia transportasi berbasis *online* akhirnya resmi diperbolehkan setelah muncul adanya intervensi langsung dari Presiden Jokowi terhadap keputusan yang telah dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan tentang pelarangan beroperasinya transportasi yang berbasis *online*. Dasar hukum diperbolehkan beroperasinya transportasi yang berbasis *online* adalah Peraturan Menteri Nomor 32 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek seperti taksi, angkutan sewa. carter, pariwisata dan termasuk didalamnya layanan taksi *online*.

Dalam Peraturan Menteri tersebut dijelaskan bahwa transportasi berbasis

online seperti Gojek, Uber, Grab harus memiliki badan hukum seperti halnya jenis angkutan umum lainnya, apabila hal tersebut tidak dapat dipenuhi maka transportasi berbasis *online* tidak dapat beroperasi.

2.1.1.2. Konsep *Sharing Economy* dalam Transportasi *Online*

Transportation Network Companies (TNC) atau transportasi *online* menerapkan *sharing economy* untuk operasional bisnis. *Sharing economy* digunakan untuk membuat platform bisnis *Transportation Network Companies (TNC)*. Prinsip *sharing economy* mempertemukan pihak yang memiliki sumber daya (kendaraan pribadi atau keterampilan mengemudi) yang tidak produktif dengan konsumen yang membutuhkan pelayanan dengan biaya transaksi yang wajar. Prinsip *sharing economy* memberikan sebuah peluang untuk meningkatkan efisiensi, pertumbuhan, dan lapangan kerja. (Paronda, Regido, & Napalang, 2016) mendefinisikan *sharing economy* sebagai kebijakan yang memungkinkan orang untuk berbagi barang dan jasa dengan menggunakan platform internet dan aplikasi *Information and Communication Technology (ICT)*.

Menurut (Wallsten, 2015) *sharing economy* mengubah sebuah aset dari seseorang yang tidak terpakai menjadi sumber daya yang dapat bermanfaat. Contohnya rumah dan mobil yang diinvestasikan banyak orang namun kurang dimanfaatkan sehingga mengurangi nilai produktifitas aset tersebut. Banyak rumah dan mobil yang tidak digunakan sehingga aset tersebut terus mengalami penyusutan tanpa menghasilkan pendapatan. Dari *sharing economy*, pemilik dapat memperoleh pendapatan dengan mengubah yang aset-asetnya menjadi lebih produktif. *Sharing Economy* memungkinkan setiap orang yang belum mempunyai

mobil untuk menggunakan mobil yang tidak terpakai dalam sebuah layanan penyewaan seperti taksi *online*. Pengangguran dan setengah menganggur juga merupakan contoh dari terbuangnya aset yang produktif. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) dalam indikator ketenagakerjaan, pengangguran merupakan penduduk yang tidak bekerja tetapi sedang mencari pekerjaan atau sedang mempersiapkan suatu usaha baru atau penduduk yang tidak mencari pekerjaan karena sudah diterima bekerja tetapi belum mulai bekerja. Sedangkan setengah menganggur adalah orang yang bekerja namun memenuhi kriteria pekerja penuh.

Dalam *sharing economy* pengangguran akan dihilangkan dengan memanfaatkan kemampuan/aset seseorang untuk mengemudikan taksi *online*. Dengan menggabungkan aset yang tidak digunakan dan permintaan konsumen maka, *sharing economy* dapat menghasilkan nilai bagi aset tersebut. Nilai tersebut ialah upah yang konsumen bersedia bayar untuk memanfaatkan aset tersebut.

Sharing economy memanfaatkan teknologi *smartphone* untuk menghubungkan aset yang tidak produktif dengan konsumen yang bersedia membayar untuk menggunakan aset yang tidak produktif tersebut. *Sharing economy* memanfaatkan teknologi guna mengurangi biaya transaksi antara pemilik aset yang tidak produktif dengan konsumen yang bersedia membayar. Mengubah pola kegiatan bisnis dari membeli aset baru menjadi penyewaan aset yang tidak produktif. Penyewaan aset menguntungkan pihak pelaku bisnis dan pemilik aset. Penyewaan aset mengurangi pengeluaran dan biaya transaksi pelaku bisnis. Penyewaan aset meningkatkan produktifitas aset tersebut dan mengirimkan pendapatan bagi pemilik aset. Transportasi *online* menggunakan teori *sharing*

economy ini untuk membuka bisnis jasa taksi *online* dan ojek *online*. Gojek, Grab dan Uber merupakan transportasi *online* yang menerapkan *sharing economy*.

Bagi pengemudi transportasi *online*, bergabung kedalam salah satu perusahaan transportasi *online* berguna untuk mendapatkan kelancaran pendapatan, baik sebagai pekerja penuh waktu atau sebagai pelengkap dari pekerjaan lain. Menurut (Hall & Krueger, 2017) faktor yang mendorong seseorang untuk mendaftar bekerja kepada salah satu perusahaan transportasi *online* ialah fleksibilitas pekerjaan. Pengemudi transportasi *online* bekerja pada waktu yang mereka inginkan. Fleksibilitas pekerjaan tersebut dikarenakan perusahaan transportasi *online* menerapkan kerjasama *sharing economy* kepada pengemudinya.

Transportasi *online* bersaing secara langsung dengan jasa transportasi lainnya. Kemunculan transportasi *online* tentunya mengingatkan jasa transportasi lainnya untuk lebih meningkatkan kualitas pelayanannya guna dapat bertahan dalam persaingan. Sehingga, setiap jasa transportasi umum berlomba-lomba untuk meningkatkan kualitas pelayanannya seperti kenyamanan, kendaraan yang baru, dan lain-lain. Persaingan pelayanan ini akan menguntungkan konsumen. Konsumen akan mendapatkan pelayanan dengan kualitas yang baik ketika menggunakan jasa transportasi umum. Kedatangan transportasi *online* menambah pilihan penggunaan jasa transportasi umum bagi konsumen. Sehingga, kepuasan konsumen akan meningkat dengan adanya penambahan pilihan tersebut. Berdasarkan penjelasan di atas, bisa dilihat bahwa *sharing economy* mengakibatkan peningkatan persaingan dalam jasa transportasi umum.

2.1.2. Pendapatan

2.1.2.1. Pengertian Pendapatan

Pengertian pendapatan mempunyai berbagai definisi yang berbeda dari para ahli yang memiliki latar belakang disiplin yang berbeda pula dengan penyusunan konsep pendapatan bagi pihak tertentu.

Menurut (PSAK No.23, 2012) menyatakan bahwa pendapatan adalah arus kas masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal perusahaan selama suatu periode bila arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas, yang tidak berasal dari kontribusi penanam modal.

Menurut (Firdaus, 2014) menyatakan bahwa pendapatan (*revenue*) adalah kenaikan dalam ekuitas sebagai akibat dari penyerahan barang dan jasa kepada pelanggan.

Ikatan Akuntan Indonesia mendefinisikan pendapatan adalah penghasilan yang timbul dari pelaksanaan aktivitas entitas yang normal dan dikenal dengan sebutan yang berbeda, seperti penjualan, penghasilan jasa, bunga, dividen, royalti, dan sewa. Selanjutnya dijelaskan bahwa pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal entitas selama suatu periode jika arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal.

Menurut (Rahajo, 2015) definisi pendapatan adalah jumlah yang dibebankan kepada langganan untuk barang dan jasa yang dijual. Pendapatan juga didefinisikan sebagai kenaikan bruto dalam modal (biasanya melalui diterimanya

suatu aktiva dari langganan) yang berasal dari barang dan jasa yang dijual.

Dilihat dari berbagai definisi-definisi di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah jumlah masukan yang didapatkan atas jasa yang diberikan oleh perusahaan yang bisa meliputi penjualan produk dan atau jasa kepada pelanggan yang diperoleh dalam suatu aktivitas operasi suatu perusahaan untuk meningkatkan nilai aset serta menurunkan liabilitas yang timbul dalam penyerahan barang atau jasa.

2.1.2.2. Jenis-Jenis Pendapatan

Menurut **Ikatan Akuntan Indonesia** dalam **PSAK Nomor 23 Paragraf 06** (PSAK No.23, 2012) dikatakan bahwa di dalam Siklus Pendapatan terdapat beberapa jenis pendapatan yaitu:

1. Pendapatan Total (*Total Revenue*) merupakan jumlah/kuantitas barang yang terjual, dikalikan dengan harga satuan. Semakin banyak yang terjual semakin besar penerimaan total ($TR=P \times Q$).
2. Pendapatan Rata-rata (*Average Total Revenue : AR*) adalah pendapatan rata-rata yang diperoleh dari total penerimaan dibagi dengan jumlah barang yang dijual ($AR=TR/Q$). Rata-rata penerimaan dari per satuan produk yang dijual atau yang dihasilkan, yang diperoleh dengan jalan membagi hasil total penerimaan dengan jumlah satuan barang yang dijual.
3. Pendapatan Marjinal (*Marjinal Revenue/MR*) adalah tambahan penerimaan karena adanya tambahan penjualan dari setiap satuan hasil produksi. Penerimaan Marjinal yaitu penambahan penerimaan atas TR sebagai akibat

penambahan satu unit *output*.

2.1.2.3. Pengakuan Pendapatan

Dalam menentukan pengakuan pendapatan, terdapat beberapa tolak ukur yang harus dipenuhi. Penggunaan kriteria tersebut dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan informasi akuntansi yang relevan dan dapat dipercaya (andal). Dalam kenyataan praktik akuntansi, pengakuan pendapatan pada sebuah perusahaan untuk suatu periode tertentu dapat terjadi saat sebelum atau sesudah penjualan. Dilihat dari hal ini, maka secara teoritis titik waktu pengakuan pendapatan dapat diakui pada saat tertentu (Erlinadiansyah, 2009) yakni:

1. Pengakuan pendapatan pada saat terjadinya penjualan (penyerahan). Penjualan dijadikan dasar untuk mengakui pendapatan karena proses pembentukan pendapatan telah cukup selesai dan proses realisasi pendapatan telah terjadi. Syarat untuk mengakui pendapatan biasanya terpenuhi pada saat produk atau barang dagang diserahkan atau jasa diberikan kepada pelanggan.
2. Pengakuan pendapatan sebelum penyerahan
 - a. Pengakuan pendapatan selama proses produksi. Pendapatan bisa diakui selama kegiatan produksi, meskipun produk yang dihasilkan perusahaan masih dalam proses produksi. Metode akuntansi yang digunakan adalah metode persentase penyelesaian. Metode ini digunakan dalam kontrak proyek jangka panjang yang membutuhkan waktu beberapa periode akuntansi. Syarat diterapkannya pengakuan pendapatan dengan metode

persentase penyelesaian adalah jika harga kontrak sudah pasti dan taksiran *cost* untuk menyelesaikan proyek serta kemajuan dalam penyelesaian kontrak dapat dipertanggungjawabkan.

- b. Pengakuan pendapatan setelah proses produksi. Pengakuan pendapatan setelah proses produksi yaitu mengakui pendapatan pada saat produksi telah selesai dilaksanakan. Metode akuntansi yang digunakan adalah metode kontrak selesai. Metode ini juga digunakan dalam proyek jangka panjang dimana pelaporan pendapatannya didasarkan pada hasil akhir proyek yang sudah diselesaikan.
3. Pengakuan pendapatan setelah penyerahan atau saat kas diterima. Pengakuan pendapatan pada saat diterima uang tunai atau kas terjadi, jika terdapat ketidakpastian yang besar mengenai pengumpulan piutang atau perolehan kas yang timbul dari penjualan barang dan jasa, sehingga pengakuan pendapatan dapat ditunda sampai saat diterimanya kas. Ketidakpastian pengumpulan piutang tersebut biasanya karena belum berpindah hak atas barang sampai dilunasinya pembayaran. Kondisi ini biasanya ditemui pada pengakuan atas transaksi penjualan cicilan/angsuran.
4. Pengakuan pendapatan yang dilakukan memerlukan ketentuan khusus karena penjualan tersebut memiliki karakteristik tersendiri. Jenis penjualan yang termasuk di dalam karakteristik ini adalah penjualan atas barang konsinyasi dan penjualan waralaba.

Ikatan Akuntansi Indonesia (IAI) melalui PSAK Nomor 23 Tahun 2012 (PSAK No.23, 2012) tentang Pendapatan yang mengungkapkan pengukuran pendapatan yaitu pendapatan diukur dengan nilai wajar imbalan yang diterima atau dapat diterima. Nilai wajar yang dimaksud (PSAK No.23, 2012) adalah nilai wajar dimana suatu aset dapat dipertukarkan atau suatu liabilitas diselesaikan antara pihak yang memahami dan berkeinginan untuk melakukan transaksi wajar.

Menurut (PSAK No.23, 2012) kriteria pengakuan pendapatan biasanya diterapkan secara terpisah pada setiap transaksi. Kriteria tersebut dapat diidentifikasi secara terpisah dari suatu transaksi tunggal supaya mencerminkan substansi dari transaksi tersebut, sebaliknya jika kriteria pengakuan diterapkan pada dua atau lebih transaksi bersama-sama bila transaksi tersebut terikat sedemikian rupa sehingga pengaruh komersilnya tidak dapat dimengerti tanpa melihat pada rangkaian transaksi tersebut secara keseluruhan.

Menurut (PSAK No.23, 2012) pendapatan hanya meliputi arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang diterima dan dapat diterima oleh entitas untuk entitas itu sendiri. Jumlah yang ditagih untuk kepentingan pihak ketiga, seperti pajak pertambahan nilai dan pajak penjualan, bukan merupakan manfaat ekonomi yang mengalir ke entitas dan tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas. Oleh karena itu, hal tersebut dikeluarkan dari pendapatan. Hal yang sama berlaku dalam hubungan keagenan arus masuk bruto manfaat ekonomi mencakup jumlah yang ditagih untuk kepentingan prinsipal dan tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas entitas. Jumlah yang ditagih untuk kepentingan prinsipal dan tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas entitas. Jumlah yang ditagih atas nama prinsipal bukan

merupakan pendapatan. Sebaliknya, pendapatan adalah jumlah kondisi yang diterima.

Menurut (Suwardjono, 2010) pengakuan pendapatan tidak boleh menyimpang dari landasan konseptual. Oleh karena itu, secara konseptual pendapatan hanya dapat diakui jika memenuhi kualitas keterukuran (*measurability*) dan keterandalan (*reliability*). Kualitas tersebut harus dioperasionalkan dalam bentuk kriteria pengakuan pendapatan (*recognition criteria*). Sebagai produk perusahaan, kriteria keterukuran berkaitan dengan masalah berapa jumlah rupiah produk tersebut dan kriteria keterandalan berkaitan dengan masalah apakah jumlah tersebut objektif serta dapat diuji kebenarannya. Kedua kriteria harus dipenuhi untuk pengakuan pendapatan.

Menurut (Suwardjono, 2010) pendapatan baru dapat diakui kalau dipenuhi syarat-syarat berikut :

1. Keterukuran nilai aset (*measurability of assetvalue*)
2. Adanya suatu transaksi (*existence of atransaction*)
3. Proses penghimpunan secara substansial telah selesai (*substansial completion of the earning process*).

Menurut (Kieso, Donald E. Weygandt, Jerry J. Warfield, 2011) menetapkan bahwa pendapatan diakui pada saat direalisasi atau dapat direalisasi dan dihasilkan. Oleh karena itu, pengakuan pendapatan yang tepat meliputi 3 (tiga) hal:

1. Pendapatan direalisasi apabila barang dan jasa ditukar dengan kas atau klaim kas (piutang).

2. Pendapatan dapat direalisasi apabila aktiva yang diterima dalam pertukaran segera dapat dikonversi menjadi kas atau klaim atau kas dengan jumlah yang diketahui.
3. Pendapatan dihasilkan (*earned*) apabila entitas bersangkutan pada hakikatnya telah menyelesaikan apa yang seharusnya dilakukan untuk mendapat hak atas manfaat yang dimiliki oleh pendapatan itu yakni apabila proses menghasilkan laba telah selesai atau sebenarnya telah selesai.

Terdapat 4 (empat) transaksi pengakuan pendapatan sesuai dengan prinsip ini:

1. Perusahaan mengakui pendapatan dari penjualan produk diakui pada tanggal penjualan, yang biasanya diinterpretasikan sebagai tanggal kepada pelanggan.
2. Perusahaan mengakui pendapatan dari pemberian jasa diakui ketika jasa-jasa itu telah dilaksanakan dan dapat ditagih.
3. Perusahaan mengakui pendapatan dari mengizinkan pihak lain untuk menggunakan aktiva perusahaan, seperti bunga, sewa, dan royalti, diakui sesuai dengan berlalunya waktu atau ketika aktiva itu digunakan.
4. Perusahaan mengakui pendapatan dari pelepasan aktiva selain produk diakui pada tanggal penjualan.

2.1.2.4. Sumber-Sumber Pendapatan

(Hennie Van Greuning, Darrel Scott, 2013) menyebutkan bahwa pendapatan dapat berasal dari :

1. Penjualan barang
2. Pemberian jasa
3. Penggunaan aset entitas oleh entitas lain yang menghasilkan bunga

4. Royalti
5. Dividen

Sumber pendapatan tersebut dijelaskan dalam *International Accounting Standards* 8 tentang Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi dan Kesalahan, selain sumber- sumber diatas (Hennie Van Greuning, Darrel Scott, 2013) juga menjelaskan terdapat sumber pendapatan lain yaitu pendapatan sewa (*International Accounting Standards* 37), investasi dengan metode ekuitas (IAS 28), kontrak asuransi, perubahan dalam nilai wajar dari aset dan liabilitas keuangan (IAS 39), dan pengakuan awal dan perubahan dalam nilai wajar atas aset biologis (IAS 41).

Menurut Ikatan Akuntan Indonesia (PSAK No.23, 2012) pendapatan dapat timbul dari transaksi dan kejadian berikut ini :

1. Penjualan barang
2. Penjualan jasa, dan
3. Penggunaan aset entitas oleh pihak lain yang menghasilkan bunga *royalty* dan dividen.

Kesimpulannya pendapatan dari kegiatan normal perusahaan biasanya diperoleh dari hasil penjualan barang ataupun jasa yang berhubungan dengan kegiatan utama perusahaan. Pendapatan yang bukan berasal dari kegiatan normal perusahaan adalah hasil di luar kegiatan utama perusahaan yang sering disebut hasil non operasi. Pendapatan non operasi biasanya dimasukkan ke dalam pendapatan lain-lain, misalnya pendapatan bunga dan dividen.

2.1.2.5. Pendapatan *Driver* Gojek

Penghasilan dari yang didapatkan oleh *driver* Gojek per hari sebenarnya dapat dilihat dari berapa banyaknya layanan perjalanan yang dilakukan oleh *driver* Gojek itu sendiri. Meskipun begitu, terdapat beberapa tarif di beberapa layanan yang berlaku dan akan mempengaruhi besarnya penghasilan seorang *driver* Gojek. Tarif pada layanan perjalanan yang berlaku tentunya akan berbeda dari satu daerah ke daerah yang lainnya serta juga akan berbeda sesuai dari jam kerja yang berlaku, termasuk juga pendapatan yang dikurangi oleh potongan dan komisi. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan harian *driver* Gojek adalah :

1. Pendapatan per kilometer dan pendapatan minimum

Salah satu yang memengaruhi pendapatan harian adalah pembayaran pelanggan yang akan dihitung berdasarkan kilometer (km) yang ditempuh saat menjalankan order. Adapun tarif yang berlaku saat ini Rp.2.313,00/km dengan tarif minimum Rp.8.750,00. Apabila tarif per kilometer yang didapatkan di bawah dari tarif minimum, *driver* gojek akan dapat memperoleh pendapatan sebesar tarif minimum sebagai jaminan tarif dari setiap order.

2. Harga ramai

Harga ramai adalah lonjakan harga yang tergantung pada banyaknya jumlah order dan ketersediaan *driver*. Harga akhir merupakan hasil perkalian dari

faktor harga ramai terhadap tarif per km. Berikut merupakan ketentuan harga ramai :

- a. Pendapatan bersifat dinamis, tergantung pada banyaknya jumlah order dan ketersediaan *driver* pada area tertentu
- b. Tidak ada jam khusus

Harga ramai **berlaku** di Kota Jabodetabek, Bandung, Bali (termasuk Gianyar dan Tabanan), Surabaya (termasuk Gresik dan Sidoarjo), Makassar, Medan, Palembang, Balikpapan, Yogyakarta, Semarang (termasuk Salatiga dan Ungaran), Manado, Solo, Samarinda, Malang, Batam, Bandar Lampung, Serang, Padang, Sukabumi, Pematangsiantar, Pekanbaru, Tegal, Jambi, Pontianak, Palopo, dan Gorontalo.

3. Tips dari Pelanggan

Uang yang diberikan oleh pelanggan kepada Anda sebagai tambahan dari harga yang telah dibayarkan. Jika menggunakan aplikasi Gopay, nominal tip akan muncul di riwayat transaksi konsumen dengan jumlah yang beragam, adapun nominal yang dapat pelanggan pilih adalah: Rp.2.500,00, Rp.5.000,00, Rp.10.000,00, Rp.15.000,00, Rp.20.000,00, dan Rp.30.000,00.

4. Bonus poin

Selain penghasilan yang didapatkan dari pendapatan per kilometer dan pendapatan minimum, harga ramai, dan tips dari pelanggan, penghasilan *driver* Gojek per hari dapat juga diperoleh dari bonus yang diterapkan oleh

perusahaan Gojek. Besarnya bonus yang akan diperoleh seorang *driver* itu bersumber dari bonus harian dan juga dari poin yang dikumpulkan oleh *driver*. Setiap layanan dari Gojek yang dilakukan oleh *driver* memiliki nilai poin yang berbeda berdasarkan area *driver* tersebut. Seperti contohnya, order untuk Gofood di area Jakarta pada jam tertentu akan berbeda dengan order Gofood di area Jogja pada jam tertentu. Selain itu, jika *driver* Gojek menerima orderan pada jam tertentu maka akan mendapatkan juga poin dan penghasilan tambahan. Maka jika seorang *driver* Gojek ingin mendapatkan bonus tambahan dari pihak Gojek, *driver* diharuskan untuk memiliki performa di atas 75%. Nilai performa tersebut ditentukan oleh *driver* itu sendiri. Indikator yang harus dilakukan *driver* sehingga dikatakan memenuhi performa di atas 75% adalah dengan menerima order sebanyak-banyaknya sehingga poin yang didapat akan meningkat.

Selain itu, jumlah poin yang harus dikumpulkan oleh *driver* tersebut adalah 10poin = Rp.15.000,00 dan 15poin = Rp.30.000,00 jadi untuk satu hari beroperasi maksimal bonus yang didapat sejumlah Rp.45.000,00. Jumlah bonus yang akan didapatkan oleh *driver* akan berbeda berdasarkan area operasi *driver* tersebut. Jika *driver* telah memiliki performa diatas 75%, *driver* berhak untuk mendapatkan bonus yang telah disebutkan sebelumnya. Sebaliknya, jika performa *driver* tidak sampai 75%, maka *driver* tidak akan mendapatkan bonus apapun, namun bonus akan tetap diberikan jika *driver* berhasil menaikkan performanya.

2.1.3. Teori Jam Kerja

2.1.3.1. Pengertian Kerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2018, halaman 554) kerja diartikan sebagai kegiatan untuk melakukan sesuatu yang dilakukan atau diperbuat dan sesuatu yang dilakukan untuk mencari nafkah, mata pencaharian. (Wiltshire, 2016) mendefinisikan kerja/pekerjaan sebagai konsep yang dinamis dengan berbagai sinonim dan definisi.

1. Pekerjaan mengacu pada pentingnya suatu aktivitas, waktu, dan tenaga yang dihabiskan, serta imbalan yang diperoleh.
2. Pekerjaan merupakan satu rangkaian keterampilan dan kompetensi tertentu yang harus selalu ditingkatkan dari waktu ke waktu.
3. Pekerjaan adalah sebuah cara untuk mempertahankan kedudukan daripada sekedar mencari nafkah.

Berdasarkan beberapa pengertian kerja di atas peneliti dapat menyimpulkan mengenai pengertian kerja. Kerja yaitu kegiatan yang dilakukan seseorang untuk menyelesaikan atau mengerjakan sesuatu yang menghasilkan alat pemenuhan kebutuhan yang ada seperti barang atau jasa dan memperoleh bayaran atau upah.

2.1.3.2. Penentuan Jam Kerja

Jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang dan/atau malam hari. Menurut (Komaruddin, 2007) analisa jam kerja adalah proses untuk menetapkan jumlah jam kerja yang dibutuhkan atau digunakan untuk

merampungkan suatu pekerjaan dalam waktu tertentu. Jam kerja merupakan bagian paling umum yang harus ada pada sebuah perusahaan berdasarkan kebutuhan perusahaan, peraturan pemerintah, dan kemampuan karyawan yang bersangkutan. Adapun penentuan jam kerja sebagai berikut :

1. Jam kerja secara umum

Jam kerja adalah waktu untuk melakukan suatu kegiatan atau pekerjaan yang dapat dilakukan baik siang atau malam hari. Jam kerja untuk para pekerja disektor swasta sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, khususnya pasal 77 sampai dengan Pasal 85.

Pasal 77 ayat 1, Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Undang-Undang Republik Indonesia No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, 2003) yang mewajibkan pengusaha untuk melaksanakan ketentuan kerja. Ketentuan jam kerja ini telah diatur dalam dua sistem, yaitu :

- a. 7 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 6 hari kerja dalam 1 minggu, atau
- b. 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 5 hari kerja dalam satu minggu.

Pada kedua sistem jam kerja tersebut juga diberikan batasan jam kerja yaitu 40 jam dalam 1 minggu. Apabila melebihi dari ketentuan waktu kerja tersebut, maka waktu kerja bisa dianggap masuk sebagai waktu kerja lembur sehingga pekerja berhak atas upah lembur.

Waktu kerja lembur adalah waktu kerja yang melebihi 7 jam sehari untuk 6 hari kerja dan 40 jam dalam seminggu atau 8 jam sehari untuk 5 hari kerja

dan 40 jam kerja dalam seminggu atau waktu kerja pada hari istirahat mingguan dan atau pada hari libur resmi yang ditetapkan pemerintah Pasal 1 ayat 1 (Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor Kep.102 /Men/VI/2004 Tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur, 2004).

Perusahaan yang memperkerjakan pekerja/buruh selama waktu kerja lembur berkewajiban Pasal 7 (Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor Kep.102 /Men/VI/2004 Tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur, 2004) :

1. Membayar upah kerja lembur
2. Memberi kesempatan untuk istirahat secukupnya
3. Memberikan makanan dan minuman sekurang-kurangnya 1.400 kalori apabila kerja lembur dilakukan selama 3 jam atau lebih.

Berdasarkan Survey Angkatan Kerja Nasional (SAKERNAS) (BPS, 2019) definisi jumlah jam kerja pada pekerjaan utama adalah adalah lamanya waktu dalam jam yang digunakan untuk bekerja dari seluruh pekerjaan, tidak termasuk jam kerja istirahat resmi dan jam kerja yang digunakan untuk hal-hal di luar pekerjaan selama seminggu yang lalu. Secara umum dapat diasumsikan bahwa semakin banyak jam kerja yang digunakan berarti pekerjaan yang dilakukan pun semakin banyak pula.

2. Jam kerja Gojek

Seorang *driver* Gojek tidak memiliki ikatan jam kerja sebagaimana halnya seorang karyawan di sebuah perusahaan. Sehingga beberapa *driver*

memiliki berbagai caranya sendiri dalam mengatur waktu di setiap pengambilan ordernya. Tidak ada aturan sehari yang mengharuskan minimal 7-8 dan 5 atau 6 hari kerja dalam seminggu.

Hal ini yang membuat *driver* dapat dibagi menjadi 2 golongan berdasarkan jam kerja, yaitu : *driver* Gojek *full time* dan *driver* Gojek *part time*. *Driver* Gojek *full time* diasumsikan bekerja sesuai dengan aturan pada Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan khususnya Pasal 77 Ayat 1 tentang yaitu 7-8 jam kerja dan 5 atau 6 hari kerja dalam seminggu. Sedangkan *driver* Gojek *part time* memiliki waktu yang lebih sedikit dari Gojek *full time*. Jam kerja seorang *driver* Gojek sangat fleksibel, para *driver* bebas memilih bekerja dari pagi hingga sore hari maupun siang hingga malam hari.

2.1.4. Upah

2.1.4.1. Pengertian Upah

Menurut (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, 2003), upah didefinisikan sebagai hak pekerja/buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja/buruh yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang- undangan termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan atau jasa yang telah atau akan dilakukan.

Menurut (Firdaus, 2014) upah adalah pembayaran kepada karyawan atau tenaga kerja yang secara langsung ikut dalam proses produksi baik menggunakan tangan atau mesin, dan dasar pembayaran adalah tarif per jam

atau hasil produk.

Menurut (Sadono, 2012) upah dalam pengertian teori ekonomi yaitu pembayaran yang diperoleh berbagai bentuk jasa yang disediakan dan diberikan oleh tenaga kerja kepada para pengusaha. Upah adalah sebagai pembayaran kepada pekerja-pekerja kasar yang pekerjaannya selalu berpindah-pindah, seperti misalnya pekerja pertanian, tukang kayu, dan buruh kasar.

Berdasarkan pengertian diatas, upah adalah balas jasa yang adil dan layak yang menjadi hak seluruh pekerja/buruh yang ditetapkan dan dibayarkan dalam bentuk finansial yang telah disepakati dalam suatu perjanjian kerja.

2.1.4.2. Jenis –Jenis Upah

(Sadono, 2012) dalam bukunya menyebutkan, bahwa jenis-jenis upah meliputi:

1. Upah uang adalah jumlah uang yang diterima para pekerja dari para pengusaha sebagai pembayaran ke atas tenaga mental atau fisik para pekerja yang digunakan dalam proses produksi.
2. Upah riil adalah tingkat upah pekerja yang diukur dari sudut kemampuan upah tersebut membeli barang-barang dan jasa-jasa yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan para pekerja.

2.1.4.3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Upah

Menurut (Hasibuan, 2014) faktor-faktor yang memengaruhi besarnya upah, antara lain sebagai berikut :

1. Tingkat Gaji yang Lazim

Tingkat upah dan gaji bisa sangat tergantung pada ketersediaan (*supply*) tenaga kerja di pasar tenaga kerja dan permintaan tenaga kerja. Untuk tenaga-tenaga kerja yang langka, tingkat upah dan gajinya dapat jauh melebihi tingkat gaji bila dilihat dari kaca mata evaluasi jabatan.

2. Serikat Buruh

Serikat buruh bisa menjadi kekuatan yang sangat besar dalam suatu perusahaan, yang dapat memaksa perusahaan untuk memberikan upah atau gaji yang lebih besar bila dibandingkan dengan hasil evaluasi jabatan.

3. Pemerintah

Pemerintah sebagaimana kita ketahui merupakan lembaga yang berkepentingan dengan kesejahteraan pekerja sebagai warga negara, dan juga terhadap kelangsungan hidup perusahaan.

4. Kebijakan dan Strategi Penggajian

Kebijakan penggajian yang dipakai perusahaan, seperti mengusahakan gaji di atas harga pasar dalam upaya menghadapi persaingan, bisa menaikkan gaji di atas rata-rata harga pasar.

5. Faktor Internasional

Ketika perusahaan berkembang di segala penjuru dunia, tantangan yang muncul dalam penggajian adalah penyesuaian dengan situasi di negara yang bersangkutan, sehingga dapat terjadi jabatan yang sama di negara yang berbeda akan terdapat perbedaan tingkat gaji.

2.1.5. Tinjauan Kebijakan Upah Minimum

2.1.5.1. Pengertian Upah Minimum

Upah Minimum adalah suatu penerimaan bulanan minimum (terendah) sebagai imbalan dari pengusaha kepada karyawan untuk suatu pekerjaan atau jasa yang telah atau akan dilakukan dan dinyatakan atau dinilai dalam bentuk uang yang ditetapkan atas dasar suatu persetujuan atau peraturan perundang-undangan serta dibayarkan atas dasar suatu perjanjian kerja antara pengusaha dengan karyawan termasuk tunjangan, baik karyawan itu sendiri maupun untuk keluarganya.

Sebagaimana yang telah diatur dalam (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2015 Tentang Pengupahan) menjelaskan bahwa upah minimum dihitung setiap tahun dengan berdasarkan pada Kebutuhan Hidup Layak (KHL). Penetapan upah minimum pun harus mempertimbangkan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi. Adapun formulasi kenaikan upah tahunan dihitung dengan mengacu pada tingkat inflasi dan pertumbuhan ekonomi. Artinya, jika inflasi berada di angka 3 persen dan pertumbuhan ekonomi sebesar 5 persen, penyesuaian upah minimum bisa bertambah sampai 8 persen. Kewenangan Dewan Pengupahan hanyalah melakukan peninjauan kebutuhan hidup layak, dengan tetap berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja tentang penetapan komponen dan jenisnya. Meskipun Dewan Pengupahan masih diberikan kewenangan memberikan usulan terhadap besaran upah minimum sektoral. Namun dalam hal penetapan besaran upah minimum, Dewan Pengupahan hanya berwenang memberikan saran dan pertimbangan kepada Gubernur, Bupati/Walikota, atas peninjauan kebutuhan hidup layak yang ditinjau setiap 5

(lima) tahun sekali.

Menurut (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, 2003) disebutkan bahwa upah minimum hanya ditujukan bagi pekerja dengan masa kerja 0 (nol) sampai dengan 1 (satu) tahun. Dari definisi tersebut, terdapat dua unsur penting dari upah minimum (Soemarsono, 2009) yaitu adalah:

1. Upah permulaan adalah upah terendah yang harus diterima oleh buruh pada waktu pertama kali dia diterima bekerja.
2. Jumlah upah minimum haruslah dapat memenuhi kebutuhan hidup buruh secara minimal yaitu kebutuhan untuk sandang, pangan, dan keperluan rumahtangga.

(Soemarsono, 2009) mengemukakan pula bahwa upah merupakan sumber utama penghasilan seorang pekerja, sehingga upah harus cukup memenuhi kebutuhan pekerja dan keluarganya dengan wajar. Batas kewajaran tersebut dalam Kebijakan Upah Minimum di Indonesia dapat dinilai dan diukur dengan Kebutuhan Hidup Minimum (KHM) atau seringkali saat ini disebut dengan Kebutuhan Hidup Layak (KHL).

Namun kenyataannya justru menunjukkan bahwa hanya sedikit perusahaan yang secara sadar dan sukarela terus menerus berusaha meningkatkan penghidupan karyawannya, terutama pekerja golongan yang paling rendah. Di pihak lain, karyawan melalui serikat pekerja dan/atau dengan mengundang pemerintah selalu menuntut kenaikan upah. Tuntutan seperti itu yang tidak disertai dengan peningkatan produktivitas kerja akan mendorong pengusaha

untuk : (a) mengurangi penggunaan tenaga kerja dengan menurunkan produksi; (b) menggunakan teknologi yang lebih padat modal ; dan/atau (c) menaikkan harga jual barang yang kemudian justru akan mendorong inflasi (Soemarsono, 2009).

Menurut (Santoso, 2016) paling tidak ada enam prinsip yang harus ditaati dalam mekanisme penetapan upah minimum di Indonesia:

1. Usulan besaran upah minimum yang disampaikan oleh dewan pengupahan merupakan hasil survei kebutuhan hidup seorang pekerja lajang. Dalam ketentuan yang terbaru kebutuhan hidup seorang pekerja lajang diatur dalam Permanakertrans No. 13 Tahun 2012 tentang Komponen dan Pentahapan Kebutuhan Hidup Layak. Dalam peraturan ini, pemerintah menetapkan 7 kelompok dan 60 komponen kebutuhan bagi buruh /pekerja lajang yang menjadi dasar dalam melakukan survei harga dan menentukan besaran nilai upah minimum
2. Peninjauan terhadap besarnya Upah Minimum Provinsi dan Upah Minimum Kabupaten/Kota diadakan 1 (satu) tahun sekali atau dengan kata lain upah minimum berlaku selama 1 tahun.
3. Selain upah minimum sebagaimana tersebut tadi, gubernur juga dapat menetapkan Upah Minimum Sektoral Provinsi (UMS Provinsi) yang didasarkan pada kesepakatan upah antara organisasi perusahaan dengan serikat pekerja /serikat buruh sehingga upah minimum dapat terdiri dari Upah Minimum Provinsi (UMP), Upah Minimum Sektoral Provinsi (UMS Provinsi), Upah Minimum Kabupaten/Kota (UMK), dan Upah Minimum Sektoral Kabupaten/Kota (UMS Kabupaten/Kota)

4. Sekalipun terdapat beberapa ketentuan upah minimum, namun upah minimum yang berlaku bagi setiap buruh/pekerja dalam suatu wilayah pada suatu industri tertentu hanya satu jenis upah minimum
5. Pengusaha dilarang membayar upah lebih rendah dari upah minimum. Bagi pengusaha yang tidak mampu membayar dapat dilakukan penangguhan. Tata cara penangguhan upah minimum diatur dalam Kepmenakertrans Nomor: Kep231/Men/2003 tentang Tata Cara Penangguhan Pelaksanaan Upah Minimum.
6. Permohonan penangguhan pelaksanaan upah minimum diajukan oleh pengusaha kepada gubernur melalui instansi yang bertanggung jawab dibidang ketenagakerjaan Provinsi paling lambat 10 hari sebelum tanggal berlakunya upah minimum. Permohonan penangguhan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) didasarkan atas kesepakatan tertulis antara pengusaha dengan pekerja/buruh atau serikat pekerja/serikat buruh yang tercatat.

Ada beberapa hal yang termasuk dalam komponen upah berdasarkan Surat Edaran Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia No. SE-07/MEN/1990 Tahun 1990 tentang Pengelompokan Komponen Upah Dan Pendapatan Non Upah, yakni:

- a. Upah Pokok

Imbalan dasar yang dibayarkan kepada pekerja menurut tingkat atau jenis pekerjaan yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan.

b. Tunjangan Tetap

Suatu pembayaran yang teratur berkaitan dengan pekerjaan yang diberikan secara tetap untuk pekerja dan keluarganya serta dibayarkan dalam satuan waktu yang sama dengan pembayaran upah pokok, seperti Tunjangan Istri, Tunjangan Anak, Tunjangan Perumahan, Tunjangan Kematian, Tunjangan Daerah dan lain-lain. Tunjangan Makan dan Tunjangan Transportasi dapat dimasukkan dalam komponen tunjangan jika pemberian tunjangan tersebut tidak dikaitkan dengan kehadiran, serta dapat diterima secara tetap oleh pekerja menurut satuan waktu, harian atau bulanan.

c. Tunjangan Tidak Tetap

Pembayaran yang secara langsung atau tidak langsung berkaitan dengan pekerja yang diberikan secara tidak tetap untuk pekerja dan keluarganya serta dibayarkan menurut satuan waktu yang tidak sama dengan waktu pembayaran upah pokok, seperti Tunjangan Transport yang didasarkan pada kehadiran, Tunjangan makan dapat dimasukan ke dalam tunjangan tidak tetap apabila tunjangan tersebut diberikan atas dasar kehadiran.

2.1.5.2. Upah Minimum Kota Tanjungpinang

Penetapan Upah Minimum Kota (UMK) Tanjungpinang tahun 2019 didasarkan pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2015 Tentang Pengupahan Pasal 1 ayat (1). Upah adalah hak pekerja/buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja/buruh yang ditetapkan dan dibayarkan menurut

suatu perjanjian kerja, kesepakatan atau peraturan perundang-undangan, termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan dan atau jasa yang telah atau akan dilakukan. Berdasarkan Pasal 10 (ayat) 3 Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 7 Tahun 2013 Tentang Upah Minimum, besaran Upah Minimum Kota yang ditetapkan oleh Gubernur harus lebih besar dari Upah Minimum Provinsi. Penetapan Upah Minimum Kota dengan memperhatikan rekomendasi Bupati/Walikota serta Dewan Pengupahan Kabupaten/Kota yang dilihat dari hasil peninjauan kebutuhan hidup layak yang komponen dan jenisnya ditetapkan oleh Menteri dan dengan memperhatikan produktifitas dan pertumbuhan ekonomi.

Proses dari Perumusan di dalam Dewan Pengupahan yang di wakili oleh Serikat Pekerja dan pengusaha terhadap usulan-usulan dari Upah Minimum Kota dari masing-masing pihak yang berkepentingan di dalam pengusulan UMK pada rapat-rapat yang di lakukan dan menghasilkan kesepakatan dan di sampaikan kepada pemerintah.

Setelah diadakan pembahasan usulan penetapan besaran nilai upah minimum kota Tanjungpinang Tahun 2019 sesuai dengan mekanisme peraturan perundang-undangan, maka Dewan Pengupahan Kota Tanjungpinang yang terdiri dari unsur pekerja, pengusaha dan pemerintah sepakat mengajukan besaran nilai upah minimum kota (UMK) Tanjungpinang Tahun 2019 mengacu pada pasal 44 ayat (1) dan ayat (2) PP No 78 Tahun 2015, Maka penetapan upah minimum menggunakan formula:

$$UM_n = UM_t + \{UM_t \times (\text{Inflasi } t + \% \text{ PDB}_t)\}$$

$$UM_{2019} = \text{Rp.}2.565.187,00 + \{\text{Rp.}2.565.187,00 \times (3,13\% + 4,9\%)\}$$

$$UM_{2019} = \text{Rp.}2.565.187,00 + \{\text{Rp.}2.565.187,00 \times (8,03\%)\}$$

$$UM_{2019} = \text{Rp.}2.565.187,00 + \text{Rp.}205.985,00$$

$$UM_{2019} = \text{Rp.}2.771.172,00$$

Keterangan :

UM_n = Upah Minimum yang ditetapkan

UM_t = Upah Minimum tahun berjalan

Inflasi t = Inflasi Tahun Berjalan

PDB_t = Pertumbuhan Ekonomi Tahun Berjalan

Sehingga diperoleh besaran nilai UMK Tanjungpinang tahun 2019 sebesar Rp.2.771.172,00 (Dua juta tujuh ratus tujuh puluh satu ribu seratus tujuh puluh dua rupiah)

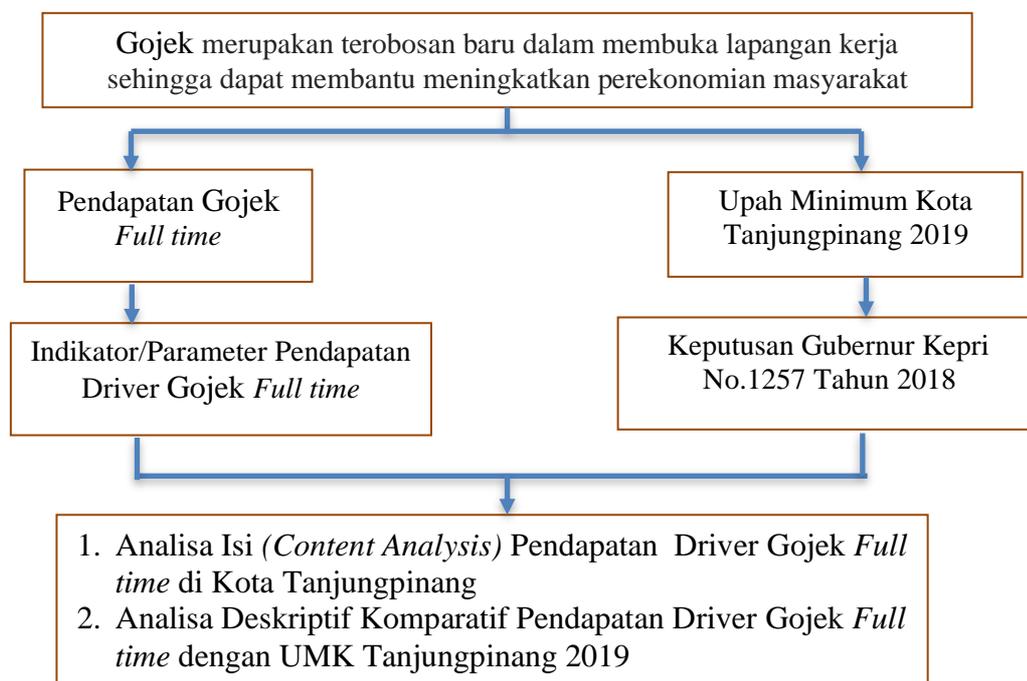
Upah Minimum Kota (UMK) Tanjungpinang ditetapkan melalui Keputusan Gubernur Kepulauan Riau Nomor 1257 tahun 2018 tentang Penetapan Upah Minimum Kota Tanjungpinang tanggal 21 November 2018, sebesar Rp.2.771.172,00/bulan. UMK Tanjungpinang tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar Rp.205.985,00 atau naik sekitar 8,17 persen dari tahun sebelumnya.

2.2. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran bertujuan untuk mengemukakan secara umum mengenai objek penelitian yang dilakukan dalam bentuk kerangka dari variabel yang akan diteliti. Berdasarkan penjabaran yang telah termuat di atas, maka

kerangka pemikiran atas penelitian yang akan dilakukan ini dirangkai untuk mempermudah peneliti dan pembaca dalam memahami bagaimana pengaruh dari variabel-variabel yang diangkat oleh peneliti.

Gambar.2.1. Kerangka Pemikiran Penelitian



Sumber : Oleh Peneliti Tahun 2020

2.3. Penelitian Terdahulu

Penelitian oleh (Juventus, 2018) yang berjudul “*Analisis Perbandingan Pendapatan Antara Driver Gojek Full time dan Upah Minimum Regional Kota Studi Kasus di Kota Yogyakarta*”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah pendapatan *driver* Gojek *full time* berada di atas atau di bawah Upah Minimum Regional (UMR) di Kota Yogyakarta sebesar Rp.1.709.150,00. Hasil analisis data dengan menggunakan metode deskriptif komparatif menunjukkan bahwa 58% pendapatan *driver* Gojek *full time* berada di atas UMR di Kota Yogyakarta.

Penelitian oleh (Yuliana, 2020) yang berjudul “*Perbedaan Pendapatan Driver Gojek Full time dan Part time di Kota Bandar Lampung*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan pendapatan *driver* Gojek *full time* dan *driver* Gojek *part time* di Kota Bandar Lampung. Metode penelitian yang digunakan adalah dengan melakukan wawancara kepada *driver* Gojek *full time* dan *driver* Gojek *partime* dimana *driver* Gojek *full time* adalah yang bekerja selama 8 jam atau lebih dan mendapatkan poin di atas 20 poin sedangkan *driver* Gojek *part time* adalah yang bekerja kurang dari 8 jam dan pendapatan poinnya kurang dari 20 poin. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan rata-rata pendapatan *driver* Gojek *full time* dan pendapatan *driver* Gojek *part time*.

Penelitian oleh (Yolanda, Rika, & Miya, 2017) dengan judul “*Analisis Perbandingan Antara Pendapatan Driver Gojek dan Upah Minimum Regional (UMR) di Kota Surabaya*”. Berdasarkan Keputusan Gubernur Jawa Timur, Khofifah Indar Parawansa Nomor 188/568/KPTS/013/2018 tentang Upah Minimum Regional Provinsi Jawa Timur tahun 2019 sebesar Rp.3.871.052,61. Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi. Metode analisis data pada penelitian ini adalah deskriptif komparatif. Adapun wawancara dilakukan pada 100 *driver* Gojek. Hasil analisis data pada penelitian ini menunjukkan bahwa pendapatan bersih sebulan *driver* Gojek yang di atas UMK Kota Surabaya sebanyak 69 responden, sedangkan pendapatan bersih yang berada dibawah UMR Kota Surabaya sebanyak 31 responden.

Penelitian yang dilakukan oleh (Audrey, Mei, Victor, & Oloan, 2020) dengan judul “*Analysis of Full time Driver Grab Income Comparison and City Minimum Wage*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pendapatan *driver* Gojek *full time* dan perbandingannya dengan Upah Minimum Kota di Kota Medan. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan wawancara, kuesioner dan dokumentasi yang dilakukan pada 60 *driver* Grab. Teknik analisis data yang digunakan adalah deskriptif komparatif. Hasil dari analisis data maka dapat disimpulkan bahwa terdapat 46 *driver* grab yang pendapatannya diatas UMK di Kota medan dan 14 *driver* yang berada dibawah UMK.

Penelitian yang dilakukan oleh (Kharylle et al., 2019) yang berjudul “*Wheels of the Grab Go Round and Round: A Case Study of a GrabCar Driver in Taguig City, Philippines*” . Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keuntungan dari segi pendapatan yang diterima oleh *driver driver* Grab *full time* di kota Taguig, Filipina. Teknik Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan wawancara dan kuesioner. Teknis analisis yang digunakan adalah analisa deskriptif kuantitatif. Hasil dari analisa pada penelitian ini dapatn disimpulkan bahwa bekerja sebagai *driver* Grab *full time* mendapatkan pendapatan yang lebih besar dari pekerjaan sebelumnya

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Menurut Sugiyono, metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu (Sugiyono, 2016). Teknik pengambilan sampel biasanya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan dalam penelitian kuantitatif ini, informasi yang dikumpulkan dari responden dengan menggunakan kuesioner. Kemudian data-data tersebut akan diinterpretasikan secara *description research* (penelitian deskripsi) melalui media perantara tabel, diagram, kurva, dan sebagainya untuk mendapatkan sebuah informasi yang berguna untuk menarik kesimpulan dan pengambilan keputusan.

3.2. Jenis Data

Penelitian ini tentunya bertujuan untuk memperoleh suatu informasi yang diperlukan dan dilakukan secara sadar dan terarah. Adapun jenis dan sumber data yang akan dimanfaatkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data Primer adalah data dari lokasi penelitian yang didapatkan secara langsung menggunakan media kuesioner dan wawancara mengenai parameter yang akan diteliti.

2. Data Sekunder yang peneliti gunakan pada penelitian ini adalah berasal dari studi dokumentasi, baik dari buku, jurnal, situs *internet*, dan data dari institusi terkait, maupun pemerintah.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Pada tahap penelitian ini agar diperoleh data yang valid dan bisa dipertanggungjawabkan, maka data yang diperoleh dalam penelitian ini melalui beberapa metode, sebagai berikut:

1. Observasi Terfokus

Pada metode ini, peneliti telah mengerjakan *mini tour observation*, yaitu sebuah observasi kecil atau yang sudah dipersempit untuk memfokuskan kepada aspek tertentu yang telah ditetapkan.

2. Wawancara Terstruktur

Wawancara terstruktur digunakan sebagai metode pengumpulan data. Oleh karena itu, dalam melakukan wawancara, peneliti sudah mempersiapkan alat penelitian berupa kuesioner. Dengan wawancara yang sudah disusun ini setiap responden diberikan pertanyaan-pertanyaan yang sama.

3. Kuesioner

Kuesioner yang peneliti gunakan pada penelitian ini sifatnya campuran dengan metode kuesioner terbuka dan tertutup. Dan untuk kedua objek penelitian, yakni *driver* Gojek memiliki kuesioner masing-masing. Sedangkan, mekanisme pembagian kuesioner pada penelitian ini adalah

dengan pendekatan lapangan.

3.4. Populasi dan Sampel

3.4.1. Populasi

(Sujarweni, V, 2018) mengatakan bahwa, populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *driver* Gojek yaitu sejumlah 1.200 *driver* yang berada di Kota Tanjungpinang .

3.4.2. Sampel

Menurut (Sugiyono, 2016) mendefinisikan sampel adalah sebagai berikut : Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Pengukuran sampel merupakan suatu langkah untuk menentukan besarnya sampel yang diambil dalam melaksanakan penelitian suatu objek. Untuk menentukan besarnya sampel bisa dilakukan dengan statistik atau berdasarkan estimasi penelitian. Pengambilan sampel ini harus dilakukan sedemikian rupa sehingga diperoleh sampel yang benar-benar dapat berfungsi atau dapat menggambarkan keadaan populasi yang sebenarnya, dengan istilah lain harus representatif (mewakili).

Dalam penelitian ini teknik sampling yang digunakan yaitu *non probability sampling* dengan teknik *purposive sampling*. Menurut (Sugiyono, 2016) bahwa : *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Alasan menggunakan teknik *purposive sampling* adalah karena tidak semua sampel memiliki kriteria yang sesuai dengan

fenomena yang diteliti. Oleh karena itu, penulis memilih teknik *purposive sampling* yang menetapkan pertimbangan-pertimbangan atau kriteria-kriteria tertentu yang harus dipenuhi oleh sampel-sampel yang digunakan dalam penelitian ini.

Dalam penelitian ini yang menjadi sampel yaitu *driver* Gojek yang memenuhi kriteria tertentu. Adapun kriteria yang dijadikan sebagai sampel penelitian yaitu dengan kriteria yang ditetapkan adalah:

1. *Driver* Gojek tersebut telah bergabung dan bekerja minimal selama 1 tahun.
2. *Driver* Gojek yang diteliti difokuskan pada *driver* yang bekerja *full time* saja.
3. *Driver* Gojek tersebut telah bergabung dan bekerja serta secara aktif hanya beroperasi di wilayah Kota Tanjungpinang saja sesuai ketentuan dari pihak Gojek yaitu dari kilometer 0 sampai kilometer 15.

Rumus *Slovin* merupakan suatu sistem matematis yang digunakan dalam menghitung jumlah populasi objek tertentu yang belum diketahui karakteristiknya secara spesifik. Rumus ini pertama kali dikenalkan oleh seorang ilmuwan dalam bidang matematis yang bernama *Slovin*, pada tahun 1960. Ukuran sampel yang dilakukan dengan menggunakan teknik *Slovin* menurut (Sugiyono, 2016) jumlahnya harus representatif agar hasil penelitian dapat digeneralisasikan dan perhitungannya pun tidak memerlukan tabel jumlah sampel, namun dapat dilakukan dengan rumus dan perhitungan sederhana.

Rumus *Slovin* untuk menentukan sampel adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + N (e)^2}$$

Keterangan:

- n = Ukuran sampel/jumlah responden
 N = Ukuran populasi
 e = Persentase kelonggaran ketelitian kesalahan pengambilan sampel yang masih bisa ditolerir; e=0,1

Dalam rumus *Slovin* ada ketentuan sebagai berikut:

Nilai e = 0,1 (10%) untuk populasi dalam jumlah besar

Nilai e = 0,2 (20%) untuk populasi dalam jumlah kecil

Jadi rentang sampel yang dapat diambil dari teknik *Slovin* adalah antara 10-20 % dari populasi penelitian.

Jumlah populasi dalam penelitian ini adalah sebanyak 1.200 *driver* Gojek, sehingga persentase kelonggaran yang digunakan adalah 10% dan hasil perhitungan dapat dibulatkan untuk mencapai kesesuaian. Maka untuk mengetahui sampel penelitian, dengan perhitungan sebagai berikut:

$$n = \frac{1200}{1 + 1200 (10)^2}$$

$$n = \frac{1200}{13} = 92,3$$

jumlah 92,3 disesuaikan oleh peneliti menjadi 100 responden.

Berdasarkan perhitungan di atas sampel yang menjadi responden dalam penelitian ini disesuaikan menjadi sebanyak 100 orang atau dari total *driver* Gojek *Full time*.

3.5. Teknik Pengolahan Data

Metode pengolahan data ini mengungkapkan proses pengolahan data sesuai dengan pendekatan yang dilakukan. Metode pengolahan data dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan kuantitatif.

Pengolahan data meliputi kegiatan :

1. *Editing*

Editing adalah proses untuk melakukan pengecekan pada sebuah data yang telah dikumpulkan, tujuan dari *editing* ini adalah untuk menghapus kesalahan-kesalahan yang terdapat dalam pencatatan di lapangan yang bersifat koreksi.

2. *Coding* (Pengkodean)

Coding adalah langkah untuk memberikan kode-kode untuk setiap data yang dibutuhkan untuk kategori yang sama. Kode adalah tanda-tanda yang dibuat dalam bentuk angka ataupun huruf yang berguna untuk memberikan petunjuk pada sebuah informasi yang akan di analisis.

3. Tabulasi

Tabulasi adalah penyusunan yang terdiri dari tabel-tabel yang sudah berisikan data dan telah diberikan kode sesuai dengan analisis yang dibutuhkan dalam penelitian. Dalam mengerjakan tabulasi data maka dibutuhkan ketelitian agar tidak terjadi kesalahan.

3.6. Teknik Analisa Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Analisa Isi (*Content Analysis*)

Analisis isi merupakan suatu metode untuk mempelajari dan menganalisis komunikasi secara sistematis, objektif, dan kuantitatif terhadap pesan yang tampak (Wimmer, 2014). Sedangkan (Komariah, Aan, Satori, 2014) kajian isi adalah teknik yang digunakan untuk menarik kesimpulan melalui usaha menemukan karakteristik pesan, dan dilakukan secara objektif dan sistematis.

Analisa isi yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa isi kuantitatif. Analisis isi kuantitatif adalah teknik penelitian ilmiah yang ditujukan untuk mengetahui gambaran karakteristik isi dan menarik inferensi dari isi. Analisis isi diarahkan untuk mengetahui secara terstruktur komunikasi yang terlihat (*manifest*), dan dilaksanakan secara objektif, valid, *reliable*, dan dapat direplikasi.

Metode konten analisis digunakan untuk menganalisa pendapatan *driver* Gojek *full time* di kota Tanjungpinang, dengan parameter penelitian sebagai, berikut :

Parameter	Tujuan
Tingkat Usia	Untuk melihat pada tingkat usia berapa mitra <i>driver</i> /pengemudi roda dua Gojek yang paling banyak.

Parameter	Tujuan
Tingkat Pendidikan	Untuk mencari tahu tingkat pendidikan para mitra pengemudi roda dua Gojek, sekaligus untuk melihat perluasan kesempatan kerja di Kota Tanjungpinang melalui tingkat pendidikan.
<i>Previous Job</i> /Pekerjaan Sebelumnya	Untuk melihat seberapa besar penyerapan tenaga kerja yang dilihat dari <i>previous job</i> (pekerjaan sebelumnya) dari masing- masing mitra Gojek.
Lamanya Bermitra	Untuk mengetahui sudah berapa lamanya bergabung menjadi <i>driver</i> Gojek.
Penghasilan Per hari	Untuk mengetahui berapa penghasilan perhari melalui pembayaran pelanggan dan merupakan pertanyaan mendasar dalam penelitian ini
Penghasilan Per bulan	Untuk mengetahui berapa penghasilan perbulan melalui pembayaran pelanggan dari <i>driver</i> Gojek
Jumlah Point Per hari	Pendapatan <i>driver</i> tidak hanya dari pembayaran pelanggan tetapi juga <i>point</i> yang diterima setiap <i>driver</i> dalam melakukan transaksi yang dikalkulasikan sebagai bonus

Parameter	Tujuan
Rata-rata Pengurangan pendapatan	Untuk mengetahui rata-rata pengurangan pendapatan yang merupakan pembagian hasil oleh pihak Gojek dari setiap pembayaran oleh pelanggan yang diterima oleh driver

Sumber : oleh Peneliti Tahun 2020

2. Analisa Deskriptif Komparatif

Metode ini merupakan penelitian yang bersifat membandingkan, yang diperuntukkan membandingkan pada persamaan dan perbedaan atau lebih sifat-sifat dan fakta-fakta objek yang sedang diteliti berdasarkan suatu kerangka pemikiran tertentu. Penelitian deskriptif komparatif ini sering digunakan untuk membandingkan antara 2 kelompok atau lebih dalam suatu variabel tertentu.

Metode ini digunakan untuk membandingkan pendapatan *driver* Gojek *full time* dengan UMK Kota Tanjungpinang tahun 2019 yang telah ditetapkan oleh Keputusan Gubernur Kepulauan Riau Nomor 1257 Tahun 2018 tentang Upah Minimum Kota Tanjungpinang Tanggal 21 November 2018, sebesar Rp. 2.771.172,00/bulan

DAFTAR PUSTAKA

- Audrey, Mei, Victor, & Oloan. (2020). Analysis of Full Time Driver Grab Income Comparison and City Minimum Wage (Case Study in Medan City). *International Journal of Science and Management Studies (IJSMS)*, (December), 99–109. <http://doi.org/10.51386/25815946/ij sms-v3i6p108>
- BPS. (2019). Booklet Survei Angkatan Kerja Nasional Agustus 2019. *Bps.go.id*.
- Dadang, S. (2013). *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan*. (PT. Grafindo Persada, Ed.). Jakarta.
- Erlinadiansyah, T. R. I. Y. (2009). Rangka Penyajian Laporan Keuangan Pada.
- Firdaus, A. D. (2014). *Pengantar Akuntansi*. (L. P. F. E. U. Indonesia, Ed.) (Edisi 4). Jakarta.
- Hasibuan, M. (2014). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hennie Van Greuning, Darrel Scott, S. T. (2013). *International Financial Reporting Standards : Sebuah Panduan Praktis*. (E. S. Suhars, Ed.) (Edisi 6). Jakarta: Salemba Empat.
- Juventus. (2018). *Analisis Perbandingan Antara Pendapatan Driver GO-JEK Full time dan Upah Minimum Regional Kota (Studi Kasus di Kota Yogyakarta)*. UNIVERSITAS SANATA DHARMA YOGYAKARTA.
- Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor KEP.102 /MEN/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur. (2004), 1–5.
- Kharylle, N., Bugtong, L. F. B., Carzon, E. L., Dioso, M. M. P., Henson, J. A., & Santos, J. P. (2019). Wheels of the Grab Go Round and Round: A Case Study of a GrabCar Driver in Taguig City, Philippines, 1–72.
- Kieso, Donald E. Weygant, Jerry J. Warfield, T. D. (2011). *Intermediate Accounting IFRS Edition* (Volume I). Hoboken, New Jersey: ohn Wiley & Sons.

- Komaridah, Aan, Satori, D. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Komaruddin. (2007). *Pengembangan dan Pelatihan*. (Kappa-Sigma, Ed.). Bandung.
- Lembaga Demografi Universitas Indonesia. (2018). Dampak GO-JEK terhadap Perekonomian Indonesia. 2017.
- Mateo-Babiano, I. (2013). Motorcycle Taxi Service in Vietnam – Its Socioeconomic Impacts and Policy Considerations. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 10, 13–28.
<http://doi.org/10.11175/easts.10.13>
- Paronda, A. G. A., Regido, J. R. F., & Napalang, M. S. G. (2016). Comparative Analysis of Transportation Network Companies (TNCs) and Conventional Taxi Services in Metro Manila. *23rd Annual Conference of the Transportation*, (August), 1–12. Retrieved from
https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/54055483/Comparative_Analysis_Uber_Grab_Taxi_Paper_Paronda_2_FINAL-rev-06302016.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1517457700&Signature=KV1w86klvqMeM34kwPCSdDj0xLc%3D&response-content-dispositio
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2015 tentang Pengupahan. (2015).
- Peter F, D. (2002). *innovation and entrepreneurship. innovation and entrepreneurship* (1st ed.). california.
<http://doi.org/10.1192/bjp.111.479.1009-a>
- Pratama, Y. (2016). Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, 5(3), 1–19.
- PSAK No.23, P. S. A. K. (P.) N. (2012). Pernyataan Standar Akuntansi

Keuangan (PSAK) No . 23, (23), 1–14.

- Rahajo, S. S. (2015). *Akuntansi Suatu Pengantar* (Edisi 5). Jakarta: Salemba Empat.
- Sadono, S. (2012). *Mikro Ekonomi Teori Pengantar* (Edisi 3). Jakarta: Rajawali Pers.
- Santoso. (2016). Executive Compensation Management, 4–12. Retrieved from https://books.google.co.id/books?id=vCxIDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=kompensasi+sumber+daya+manusia&hl=en&sa=X&ved=2ahUKEwj1MGeopPqAhWPdn0KHeTaC6AQ6AEwBXoECAYQA#v=onepage&q=int_rinsic_dan_ekstrinsic&f=false
- Soemarsono, S. (2009). *Ekonomi Sumber Daya Manusia Teori dan Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, V, W. (2018). *Metodelogi Penelitian Bisnis & Ekonomi Pendekatan Kuantitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Suwardjono. (2010). *Teori Akuntansi: Pengungkapan dan Sarana Interpretatif* (Edisi 3). Yogyakarta: BPFPE.
- Undang-Undang Republik Indonesia No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. (2003). *Undang-Undang No.13 Tahun 2003*, (1), 1–34. Retrieved from http://www.kemenerin.go.id/kompetensi/UU_13_2003.pdf
- Wallsten, S. (2015). The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis? *Technological Policy Institute*, (June), 1–22. Retrieved from www.researchgate.net/publication/279514652_The_Competitive_Effects_of_the_Sharing_Econo
- Watanabe, C., Naveed, K., & Neittaanmäki, P. (2016). Co-evolution of three mega-trends nurtures un-captured GDP – Uber’s ride-sharing revolution.

Technology in Society, 46, 164–185.

<http://doi.org/10.1016/j.techsoc.2016.06.004>

Wiltshire, A. H. (2016). The meanings of work in a public work scheme in South Africa. *International Journal of Sociology and Social Policy*, 36(1–2), 2–17.
<http://doi.org/10.1108/IJSSP-02-2015-0014>

Wimmer, D. (2014). Mass Media Research : An Introduction - 10th Edition. *Ann Ist Super Sanità*, 47(2), xiii. <http://doi.org/10.4415/ANN>

Yolanda, Rika, & Miya. (2017). Analisis Perbandingan Antara Pendapatan Driver Gojek Dan Upah Minimum Regional (UMR) Di Kota Surabaya. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 21–25.

Yuliana. (2020). Perbedaan Pendapatan Driver GO-JEK “Full time dan Part time” di Bandar Lampung, 10(1), 1572–1577.

www.gojek.com

www.BPS.co.id

www.finance.detik.com

CURICULUM VITAE



Nama : Natyastia Rifkayani Murwanti
Jenis Kelamin : Perempuan
Tempat/Tanggal Lahir : Tanjungpinang, 24 April 1994
Agama : Islam
Status : Menikah
Nomor Hp : 0812-6802-8252
Email : Tyasrm92@gmail.com
Alamat : Jalan Sultan Machmud Gang. Tiup-Tiup No.17
RT/RW.001/007, Tanjung Unggat, Bukit Bestari,
Tanjungpinang

Nama Orang Tua

a. Ayah : Yoyok Murwanto
b. Ibu : Rosina Aryani

Pendidikan

a. SD : SDN 020 PENYENGAT
b. SMP : SMPN 9 TANJUNGPINANG
c. SMA : SMKN 2 TANJUNGPINANG
d. S1 : STIE PEMBANGUNAN TANJUNGPINANG