

ANALISIS PERBANDINGAN PENDAPATAN DRIVER GRABCAR DAN GO-CAR DI KOTA KENDARI TAHUN 2020

Yuan Swastika^{*1}, Muhamad Yusuf², Fitriah Napu³, Ardianto Idris⁴

^{1,2,3,4} Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Universitas Muhammadiyah Kendari, Indonesia

*Korespondensi: yuanstastika@gmail.com

ARTICLE HISTORY

Received:

23 Maret 2022

Revised

24 Maret 2022

Accepted:

26 Maret 2022

Online available:

30 Maret 2022

Kata Kunci:

Pendapatan, Driver Grabcar, Go-Car

Keyword:

Income, Grabcar Driver, Go-Car

Licensed Under

a Creative Commons Attribution 4.0

International License



Abstrak

Kendari menjadi salah satu kota yang berpotensi untuk pembangunan bisnis transportasi, kota kendari adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tenggara di mana Kota Kendari menjadi tujuan utama dari beberapa daerah di Sulawesi Tenggara untuk melanjutkan pendidikan. Grab merupakan salah satu penyedia layanan jasa transportasi berbasis *online* yang masuk pertama kali di kota kendari, kemudian berapa tahun kemudian Go-Car ikut masuk bersaing di bidang transportasi di Kota Kendari. Munculnya transportasi berbasis *online* membantu memenuhi kebutuhan masyarakat yang ada di perkotaan, dan salah satu solusi bagi para perantau yang belum memiliki kendaraan seperti mahasiswa maupun pegawai perusahaan, dengan adanya transportasi *online* semua bisa berpergian dengan mudah, aplikasi GrabCar dan Go-Car dapat diunduh pada *smartphone* yang memiliki sistem operasi iOS dan Android. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pendapatan dan perbandingan pendapatan antara driver GrabCar dan Go-Car di Kota Kendari. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh driver GrabCar dan Go-Car yang beroperasi di Kota Kendari. Adapun Jumlah sampel dalam penelitian ini yaitu 100 responden yang dibagi antara 50 responden GrabCar dan 50 Responden Go-Car. Pengumpulan data dengan menggunakan wawancara personal, kuesioner, checklist, dan dokumentasi. Analisis data menggunakan metode deskriptif komparatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, mayoritas pendapatan yang diterima oleh responden driver GrabCar melebihi pendapatan driver Go-Car. Dalam hal ini peneliti dapat menyimpulkan bahwa ada perbandingan pendapatan antara driver GrabCar dan Go-Car di Kota Kendari tahun 2020.

Abstract

Kendari being one of the cities that has the potential for transportation business development, the city of Kendari is the capital city of Southeast Sulawesi Province where Kendari City is the main destination for several regions in Southeast Sulawesi to continue their education. Grab is one of the online-based transportation service providers that first entered the city of Kendari, then a few years later Go-Car entered the competition in the transportation sector in Kendari City. The emergence of online-based transportation helps meet the needs of people in urban areas, and one solution for migrants who do not have a vehicle such as students or company employees, with online transportation everyone can travel easily, GrabCar and Go-Car applications can be downloaded on smartphones which has iOS and Android operating systems. This study aims to determine the income and income comparison between GrabCar and Go-Car drivers in Kendari City. The population in this study were all GrabCar and Go-Car drivers operating in Kendari City. The number of samples in this study were 100 respondents who were divided between 50 GrabCar respondents and 50 Go-Car respondents. Data collection using personnel interviews, questionnaires, checklists, and documentation. Data analysis used comparative descriptive method. The results of this study indicate that the majority of the income received by the respondents of GrabCar drivers exceeds the income of Go-Car drivers. In this case, the researcher can conclude that there is a comparison of income between GrabCar and Go-Car drivers in Kendari City in 2020.

PENDAHULUAN

Perkembangan yang terjadi dalam bidang usaha begitu pesat, salah satunya industri jasa di Indonesia adalah jasa transportasi karena bisnis ini berkembang begitu cepat sesuai dengan adanya kemajuan teknologi. Transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2005). Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Salim, 2000). Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain.

Seiring dengan berjalannya waktu, kebutuhan terhadap transportasi meningkat pesat karena adanya perkembangan jumlah penduduk dalam suatu daerah. Saat ini, transportasi sudah menjadi suatu kebutuhan bagi setiap orang saat bepergian. Jenis transportasi yang digunakan pun disesuaikan dengan kebutuhannya. Aminah (2007), Kondisi sosial demografis daerah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat.

Jenis transportasi yang di gunakan terbagi menjadi dua, yaitu transportasi umum dan transportasi pribadi. Transportasi pribadi yang paling banyak di gunakan dalam keluarga yaitu transportasi jenis kendaraan bermobil, meningkatnya jumlah penduduk di suatu wilayah akan mempengaruhi tingkat kemacetan. Masalah kemacetan akan mempengaruhi pengguna jenis transportasi di suatu wilayah, baik umum maupun pribadi, masalah kemacetan sudah menjadi hal biasa di suatu kota besar. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung mau tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah (Susanto & Parikesit, 2004:14). Hal inilah yang menurut dunia bisnis transportasi untuk memenuhi kebutuhan jasa transportasi. Menurut Rogers (1983) menyatakan bahwa inovasi yaitu sebuah ide, gagasan, praktek ataupun objek/benda yang disadari dan diterima sebagai suatu hal yang baru oleh seseorang ataupun kelompok untuk diadopsi. Seperti saat ini mulai banyak bermunculan jasa transportasi berbasis *online* di Indonesia.

Kota Kendari menjadi salah satu kota yang berpotensi untuk pembangunan bisnis transportasi, kota kendari adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Tenggara di mana Kota Kendari menjadi tujuan utama dari beberapa daerah di Sulawesi Tenggara untuk melanjutkan pendidikan. Grab merupakan salah satu penyedia layanan jasa transportasi berbasis *online* yang masuk pertama kali di kota kendari, kemudian berapa tahun kemudian Go-Car ikut masuk bersaing di bidang transportasi di Kota Kendari. Munculnya transportasi berbasis *online* membantu memenuhi kebutuhan masyarakat yang ada di perkotaan, dan salah satu solusi bagi para perantau yang belum memiliki kendaraan seperti mahasiswa maupun pegawai perusahaan, dengan adanya transportasi *online* semua bisa berpergian dengan mudah, aplikasi GrabCar dan Go-Car dapat diunduh pada *smartphone* yang memiliki sistem operasi iOS dan Android. Disamping itu, kehadiran transportasi *online* GrabCar dan Go-Car dapat membantu menambah penghasilan mitra GrabCar dan Go-Car dengan memanfaatkan kendaraan dan *handphone* yang berbasis android yang mereka miliki. Semakin meningkatnya persaingan dalam mendapatkan pekerjaan, menjadi *Driver* GrabCar dan Go-Car dapat mejadi salah satu *alternative* pada mereka yang belum

mendapatkan pekerjaan tetap. Pendapatan adalah jumlah yang dibebankan kepada langganan untuk barang dan jasa yang dijual (BN. Marbun, 2003:230). Pendapatan adalah aliran masuk aktiva atau pengurangan utang yang diperoleh dari hasil penyerahan barang atau jasa kepada para pelanggan (Soemarso S.R, 2009:54). Dalam penelitian ini, penulis ini akan memfokuskan pada analisis pendapatan yang diperoleh oleh *Driver* GrabCar dan Go-Car. Berikut penulis memaparkan korelasi antara penelitian ini dengan penelitian terdahulu yang selalu bertolak belakang (*research gap*) yaitu penelitian penelitian yang dilakukan oleh Rina Dwi Rahmawati (2018) tentang Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan *Driver* GrabCar di Kecamatan Purbalingga. Penelitian ini menyatakan bahwa Variabel lama jam kerja, pengalaman kerja, serta lokasi pangkalan memiliki pengaruh terhadap pendapatan *driver* GrabCar di Kecamatan Purbalingga.

Demi mendukung penelitian, maka pada penelitian ini terdapat beberapa penelitian terdahulu yakni terkait dengan pendapatan GrabCar maupun Go-Car maupun transportasi online lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat sebagai berikut :

1. Annisa Aulia Fitriani (2018), melakukan penelitian tentang Analisis Perbedaan Pendapatan Ojek Sepeda Motor Berbasis Online Dikota Surabaya. Hasil dari penelitian ini menyatakan bahwa rata-rata pendapatan ojek online Go-Ride, GrabBike, dan Uber Motor menunjukkan bahwa adanya perbedaan pendapatan antar platform ojek online di Kota Surabaya. Rata-rata pendapatan tertinggi adalah ojek online Go-Ride, hal ini dikarenakan ojek online Go-Ride sudah dikenal terlebih dahulu oleh masyarakat dan mempunyai banyak pilihan jasa yang disediakan. Annisa Aulia Fitriani (2018) lebih berfokus pada pendapatan ojek *online*.
2. Juventus Bangkit Jibowo (2018), melakukan penelitian tentang Analisis Perbandingan Pendapatan *Driver* Go-Jek Full Time dan Upah Minimum Regional Kota Studi Kasus di Kota Yogyakarta. Hasil dari penelitian ini ditemukan bahwa hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan bersih yang diterima driver Go-Jek *fulltime* berada diatas UMR yang berlaku di Kota Yogyakarta.
3. Aan Cahya Kurnia (2018), melakukan penelitian tentang Analisis Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan *driver* go-jek di Kota Yogyakarta. Hasil dari penelitian ini ditemukan bahwa jam kerja, pengalaman kerja, *smartphone* dan kerja perbulan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* go-jek di Kota Yogyakarta. Jarak *pick up* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* go-jek di Kota Yogyakarta. Tingkat pendidikan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan *driver* go-jek di Kota Yogyakarta.

Pendapatan *driver* go-jek menggunakan metode *Quantitative methodology* dengan analisis menggunakan *Ordinary Least Square*, sedangkan penelitian yang saya lakukan berfokus untuk mengetahui perbedaan pendapatan antara *driver* GrabCar dan Go-Car dengan menggunakan metode yaitu Deskriptif Komparatif.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode analisis deskriptif komparatif. Adapun metode analisis data yang di lakukan dalam penelitian ini ialah mengorganisasikan data tentang bagaimana Perbandingan Pendapatan *driver* GrabCar dan Go-Car di Kota Kendari. Data yang terkumpul terdiri dari catatan lapangan yang berupa komentar peneliti, observasi, gambar, photo, dokumentasi berupa laporan geografis,

biografi dan sebagainya. Pekerjaan analisis data dalam penelitian ini adalah mengatur, mengurutkan, mengelompokkan, memberikan kode, dan mengkategorikannya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Deskripsi Variabel Pendapatan Berdasarkan Pendapatan Dalam Sehari

Pendapatan adalah uang yang diterima seseorang atau bisnis sebagai imbalan setelah mereka menyediakan barang, jasa, atau melalui modal investasi dan digunakan untuk mendanai pengeluaran sehari-hari. Pada penelitian ini pendapatan *driver* GrabCar dan Go-Car mempunyai pendapatan yang berbeda-beda didapatkan hasil untuk pendapatan responden *driver* GrabCar dalam sehari mayoritas *driver* nya mendapatkan pendapatan \leq Rp100.000 berjumlah 28 responden dengan persentase 56%, kemudian disusul oleh pendapatan Rp. 101.000 sampai Rp. 200.000 dalam sehari berjumlah 17 responden dengan persentase 34%, setelah itu responden yang memiliki pendapatan Rp. 201.000 sampai Rp. 300.000 berjumlah 4 responden dengan persentase 8%, dan pendapatan \geq Rp. 300.000 dalam sehari berjumlah 1 responden dengan persentase 2%

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan hasil untuk pendapatan responden *driver* Go-Car dalam sehari mayoritas *driver* nya mendapatkan pendapatan \leq Rp100.000 berjumlah 21 responden dengan persentase 42%, kemudian disusul oleh pendapatan Rp. 101.000 sampai Rp. 200.000 dalam sehari berjumlah 20 responden dengan persentase 40%, setelah itu responden yang memiliki pendapatan Rp. 201.000 sampai Rp. 300.000 berjumlah 7 responden dengan persentase 14%, dan pendapatan \geq Rp. 300.000 dalam sehari berjumlah 2 responden dengan persentase 4%. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak responden *driver* GrabCar maupun Go-Car yang memiliki pendapatan yang kurang. Hal ini dikarenakan mayoritas masyarakat Kota Kendari lebih banyak yang menggunakan transportasi pribadi dibandingkan menggunakan transportasi *online*.

Deskripsi Variabel Pendapatan Berdasarkan Bonus Poin Transaksi/hari

Ditengah pandemi corona memang pendapatan *driver* GrabCar maupun Go-Car menurun drastis sehingga mempengaruhi kondisi ekonomi. Dan masyarakat Indonesia khususnya di Kota Kendari diminta untuk belajar serta bekerja dirumah, sehingga mempengaruhi pendapatan *driver* GrabCar maupun Go-Car.

Hal ini menyebabkan skema insentif atau bonus dalam pencapaian poin untuk memperoleh pendapatan. *Driver* GrabCar dan Go-Car saat ini sulit untuk mencapai target sehingga pendapatan tidak maksimal, apalagi dimulai tahun 2019 GrabCar mengambil tindakan dengan menghapus sistem skema insentif. Adapun pada penelitian ini pendapatan responden *driver* GrabCar dan Go-Car berdasarkan bonus poin transaksi perhari bahwa semua responden *driver* GrabCar tidak memiliki poin dengan jumlah total 50 responden dengan persentase 100%.

Berdasarkan tabel diatas didapatkan hasil untuk pendapatan responden *driver* Go-Car berdasarkan bonus poin transaksi dalam sehari mayoritas *driver* nya mendapatkan 6 Poin atau senilai Rp. 30.000 berjumlah 25 responden dengan persentase 50%, kemudian disusul oleh *driver* yang tidak mendapatkan poin dalam sehari berjumlah 24 responden dengan persentase 48%, setelah itu responden yang mendapatkan 12 poin atau senilai Rp. 70.000 berjumlah 1 responden dengan persentasi 2%. Dan tidak ada responden *driver* Go-car yang mendapatkan 9 poin atau senilai Rp.40.000.

Deskripsi Variabel Pengurangan Pendapatan Untuk Deposit Setiap Hari

Setiap mitra pengemudi GrabCar yang menerima pekerjaan akan dikenakan potongan komisi sejumlah 20% dan potongan komisi 10% untuk Go-Car dari total tarif. Setiap pekerjaan yang *driver* responden GrabCar maupun Go-Car terima, pihak GrabCar dan Go-Car akan langsung otomatis memotong atau mengambil dana dari saldo dompet kredit *driver*.

Adapun pada penelitian ini jumlah pengurangan pendapatan responden *driver*. GrabCar dan Go-Car berdasarkan deposit setiap hari yaitu didapatkan hasil untuk pengurangan pendapatan untuk deposit setiap hari pada responden *driver* GrabCar mayoritas *driver* nya mendapatkan pengurangan pendapatan deposit sekitar Rp. 30.100 sampai Rp.45.000 sebanyak 19 responden dengan persentase 38%, kemudian disusul oleh responden yang mendapatkan pengurangan deposit sekitar Rp. 15.100 sampai Rp. 30.000 sebanyak 14 responden dengan persentase 28%, setelah itu responden yang mendapatkan pengurangan deposit sekitar \geq Rp. 45.000 sebanyak 12 responden dengan persentase 24% Dan responden yang mendapatkan pengurangan deposit sekitar \leq Rp. 15.000 sebanyak 5 responden dengan persentase 10%

Berdasarkan tabel diatas didapatkan hasil untuk pengurangan pendapatan untuk deposit setiap hari pada responden *driver* Go-Car mayoritas *driver* nya mendapatkan pengurangan pendapatan deposit \leq Rp. 15.000 sebanyak 28 responden dengan persentase 56%, kemudian disusul oleh responden yang mendapatkan pengurangan deposit sekitar Rp. 15.100 sampai Rp. 30.000 sebanyak 17 responden dengan persentase 34%, setelah itu responden yang mendapatkan pengurangan deposit sekitar Rp. 30.100 sampai Rp. 45.000 sebanyak 4 responden dengan persentase 8%, dan responden yang mendapatkan pengurangan deposit \geq Rp. 45.000 sebanyak 1 responden dengan persentase 2%.

Deskripsi Variabel Pengurangan Pendapatan Berdasarkan Biaya Bensin Dalam Sehari Beroperasi

Biaya bensin sangat berpengaruh pada penghasilan *driver* GrabCar maupun Go-Car, dimana semakin jauh perjalanan yang ditempuh otomatis semakin banyak pula biaya bensin yang akan dikeluarkan. Pada penelitian ini didapatkan hasil pengurangan pendapatan responden *driver* berdasarkan biaya bensin dalam sehari pada GrabCar maupun Go-Car, yaitu didapatkan hasil untuk pengurangan pendapatan untuk bensin dalam sehari pada responden *driver* GrabCar mayoritas *driver* nya mendapatkan pengurangan pendapatan biaya bensin Rp. 50.100 sampai Rp.100.000 sebanyak 17 responden dengan persentase 34%, kemudian disusul oleh responden yang mendapatkan pengurangan pendapatan biaya bensin sekitar \leq Rp. 50.000 sebanyak 14 responden dengan persentase 28%, setelah itu responden yang mendapatkan pengurangan biaya bensin sekitar \geq Rp. 150.000 sebanyak 10 responden dengan persentase 20%, dan responden yang mendapatkan pengurangan biaya bensin Rp. 101.000 sampai Rp. 150.000 sebanyak 9 responden dengan persentase 18%.

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan hasil untuk pengurangan pendapatan untuk bensin dalam sehari pada responden *driver* Go-Car mayoritas *driver* nya mendapatkan pengurangan pendapatan biaya bensin sekitar \leq Rp. 50.000 sebanyak 28 responden

dengan persentase 56%, kemudian disusul oleh responden yang mendapatkan pengurangan pendapatan biaya bensin sekitar Rp. 50.100 sampai Rp. 100.000 sebanyak 17 responden dengan persentase 34%, setelah itu responden yang mendapatkan pengurangan biaya bensin sekitar Rp. 101.000 sampai Rp. 150.000 sebanyak 3 responden dengan persentase 6%, dan responden yang mendapatkan pengurangan biaya bensin \geq Rp. 150.000 sebanyak 2 responden dengan persentase 4%.

Deskripsi Variabel Pengurangan Pendapatan Berdasarkan Biaya Makan Setiap Hari

Selain biaya pulsa, biaya makan juga berpengaruh terhadap pendapatan bersih *driver* GrabCar maupun Go-Car, dimana makan merupakan hal penting yang perlu dilakukan oleh *driver* demi mendapatkan energi agar mampu melakukan aktivitasnya sehari-hari. Pada penelitian ini didapatkan hasil pengurangan pendapatan responden *driver* berdasarkan biaya makan dalam sehari pada *driver* GrabCar maupun Go-Car, dimananya hasil untuk pengurangan pendapatan untuk makan dalam sehari pada responden *driver* GrabCar mayoritas *driver* nya mendapatkan pengurangan pendapatan biaya makan sekitar \leq Rp. 15.000 sebanyak 26 responden dengan persentase 52%, kemudian disusul oleh responden yang mendapatkan pengurangan pendapatan biaya makan sekitar Rp. 15.100 sampai Rp. 30.000 sebanyak 16 responden dengan persentase 32%, setelah itu responden yang mendapatkan pengurangan biaya makan sekitar Rp. 30.100 sampai Rp. 45.000 sebanyak 6 responden dengan persentase 12%, dan responden yang mendapatkan pengurangan biaya makan \geq Rp. 45.000 sebanyak 2 responden dengan persentase 4%.

Berdasarkan hasil Penelitian untuk pengurangan pendapatan untuk makan dalam sehari pada responden *driver* Go-Car mayoritas *driver* nya mendapatkan pengurangan pendapatan biaya makan sekitar Rp. 15.100 sampai Rp.30.000 sebanyak 23 responden dengan persentase 46%, kemudian disusul oleh responden yang mendapatkan pengurangan pendapatan biaya makan sekitar Rp. \leq Rp. 15.000 sebanyak 15 responden dengan persentase 30%, setelah itu responden yang mendapatkan pengurangan biaya makan sekitar Rp.30.100 sampai Rp.45.000 sebanyak 8 responden dengan persentase 16%, dan responden yang mendapatkan pengurangan biaya makan \geq Rp. 45.000 sebanyak 4 responden dengan persentase 8%.

Deskripsi Variabel Pengurangan Pendapatan Berdasarkan Pulsa Dalam Sebulan

Biaya pulsa juga berpengaruh terhadap pendapatan bersih *driver* GrabCar maupun Go-Car, yang dimana biaya pulsa ini digunakan untuk mengaktifkan paket data internet. Karena aplikasi *driver* GrabCar maupun Go-Car merupakan aplikasi yang bisa diakses hanya melalui jaringan internet. Sehingga *driver* dapat menerima orderan, menentukan titik penjemputan dan mengantarkan penumpang ke tempat yang akan dituju.

Pada penelitian ini didapatkan hasil pengurangan pendapatan responden *driver* berdasarkan biaya pulsa dalam sebulan pada GrabCar maupun Go-Car, didapatkan hasil untuk pengurangan pendapatan untuk bensin dalam sebulan pada responden *driver* GrabCar mayoritas *driver* nya mendapatkan pengurangan pendapatan bensin sekitar \geq Rp. 75.000 sebanyak 26 responden dengan persentase 52%, kemudian disusul oleh responden yang mendapatkan pengurangan pendapatan biaya bensin sekitar Rp. 50.100 sampai Rp. 75.000 sebanyak 18 responden dengan persentase 36%, setelah itu responden yang mendapatkan pengurangan biaya bensin sekitar Rp. 25.100 sampai Rp. 50.000 sebanyak 5

responden dengan persentase 10%, dan responden yang mendapatkan pengurangan biaya bensin \leq Rp. 25.000 sebanyak 1 responden dengan persentase 2%.

Berdasarkan hasil penelitian untuk pengurangan pendapatan untuk bensin dalam sebulan pada responden *driver* Go-Car mayoritas *driver* nya mendapatkan pengurangan pendapatan bensin sekitar \geq Rp. 75.000 sebanyak 33 responden dengan persentase 66%, kemudian disusul oleh responden yang mendapatkan pengurangan pendapatan biaya bensin sekitar Rp. 50.100 sampai Rp.75.000 sebanyak 15 responden dengan persentase 30%, setelah itu responden yang mendapatkan pengurangan biaya bensin sekitar Rp. 25.100 sampai Rp. 50.000 sebanyak 2 responden dengan persentase 4%, dan tidak ada responden yang mendapatkan pengurangan biaya bensin \leq Rp. 25.000

Deskripsi Perbandingan Pendapatan Antara GrabCar dan Go-Car

Dalam tabel ini peneliti akan mengetahui bagaimana perbandingan pendapatan bersih antara *driver* GrabCar dan Go-Car yang beroperasi di Kota Kendari.

Tabel 3.23

Distribusi Frekuensi Perbandingan Pendapatan Antara GrabCar dan Go-Car

Responden	Pendapatan Bersih		Lebih Besar (>)	Lebih Kecil (<)	Sama(=)
	GrabCar	Go-Car			
1	Rp. 1.825.950	Rp. 1.425.000	Rp. 400.950		
2	Rp. 3.835.500	Rp. 1.735.500	Rp. 2.100.000		
3	Rp. 562.450	Rp. 447.000	Rp. 115.450		
4	Rp. 2.172.000	Rp. 537.450	Rp. 1.634.550		
5	Rp. 1.850.950	Rp. 1.198.500	Rp. 652.450		
6	Rp. 3.360.000	Rp. 525.000	Rp. 2.835.000		
7	Rp. 3.385.500	Rp. 835.500	Rp. 2.550.000		
8	Rp. 348.500	Rp. 31.0950	Rp. 37.550		
9	Rp. 3.385.500	Rp. 53.7450	Rp. 2.848.050		
10	Rp. 1.422.000	Rp. 1.825.950		(Rp. 403.950)	
11	Rp. 1.400.950	Rp. 459.450	Rp. 941.500		
12	Rp. 2.625.000	Rp. 1.735.500	Rp. 889.500		
13	Rp. 3.835.500	Rp. 2.322.000	Rp. 1.513.500		
14	Rp. 1.825.950	Rp. 562.450	Rp. 1.263.500		
15	Rp. 1.074.450	Rp. 1.198.500		(Rp. 124.050)	
16	Rp. 1.948.500	Rp. 2.037.000		(Rp. 88.500)	
17	Rp. 1.074.450	Rp. 447.000	Rp. 627.450		
18	Rp. 3.612.000	Rp. 1.425.000	Rp. 2.187.000		
19	Rp. 2.110.950	Rp. 1.198.500	Rp. 912.450		
20	Rp. 537.450	Rp. 1.062.000		(Rp. 524.550)	
21	Rp. 1.400.950	Rp. 3.825.000		(Rp. 2.424.050)	
22	Rp. 2.110.950	Rp. 298.500	Rp. 1.812.450		
23	Rp. 2.460.000	Rp. 673.500	Rp. 1.786.500		
24	Rp. 1.599.450	Rp. 1.062.000	Rp. 537.450		
25	Rp. 3.385.500	Rp. 537.450	Rp. 2.848.050		
26	Rp. 2.110.950	Rp. 537.450	Rp. 1.573.500		
27	Rp. 835.500	Rp. 310.950	Rp. 524.550		
28	Rp. 1.375.950	Rp. 459.450	Rp. 916.500		
29	Rp. 3.612.000	Rp. 1.735.500	Rp. 1.876.500		
30	Rp. 2.460.000	Rp. 310.950	Rp. 2.149.050		
31	Rp. 4.137.000	Rp. 1.015.500	Rp. 3.121.500		
32	Rp. 1.813.500	Rp. 1.735.500	Rp. 78.000		
33	Rp. 2.410.950	Rp. 562.450	Rp. 1.848.500		
34	Rp. 562.450	Rp. 2.772.000		(Rp. 2.209.550)	
35	Rp. 3.612.000	Rp. 748.500	Rp. 2.863.500		
36	Rp. 1.149.450	Rp. 1.297.950		(Rp. 148.500)	
37	Rp. 1.825.950	Rp. 1.210.950	Rp. 615.000		
38	Rp. 1.960.950	Rp. 1.827.450	Rp. 133.500		
39	Rp. 1.813.500	Rp. 1.587.000	Rp. 226.500		
40	Rp. 847.950	Rp. 1.587.000		(Rp. 739.050)	
41	Rp. 3.397.950	Rp. 525.000	Rp. 2.872.950		
42	Rp. 3.360.000	Rp. 2.098.500	Rp. 1.261.500		
43	Rp. 1.813.500	Rp. 312.450	Rp. 1.501.050		
44	Rp. 3.612.000	Rp. 1.112.000	Rp. 2.500.000		
45	Rp. 4.873.500	Rp. 537.450	Rp. 4.336.050		

46	Rp. 4.363.500	Rp. 385.500	Rp. 3.978.000		
47	Rp. 2.683.500	Rp. 298.500	Rp. 2.385.000		
48	Rp. 1.948.500	Rp. 1.137.000	Rp. 811.500		
49	Rp. 1.599.450	Rp. 835.500	Rp. 763.950		
50	Rp. 3.624.450	Rp. 298.500	Rp. 3.325.950		

Pembahasan

Pendapatan ataupun upah dapat diartikan sebagai pembayaran atas jasa yang telah dilakukan oleh pekerja atau buruh berdasarkan harian dan jam kerjanya, dalam hal ini upah merupakan imbalan atas hasil kerja mereka kepada para pekerja yang menggunakan kekuatan fisik dan kecendrungan ditetapkan berdasarkan upah harian (Arida dkk, 2015). Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan dapat diketahui pada tabel 4.23 bahwa keseluruhan responden *driver* GrabCar yang berjumlah 50 orang, memperoleh pendapatan yang melebihi besarnya *driver* Go-car di Kota Kendari. Besarnya pendapatan yang diterima sangat dipengaruhi oleh biaya-biaya yang dikeluarkan, semakin kecilnya biaya-biaya yang dikeluarkan maka pendapatan yang diterima semakin besar jika dibandingkan dengan biaya yang jumlahnya besar.

Hal ini dapat kita lihat bahwa aturan sistem pembagian hasil yang berlaku di GrabCar sebesar 20% untuk *driver* dan 10% pada *driver* Go-Car, ternyata sudah menguntungkan para *driver*. Pendapatan perhari yang diterima oleh *driver* GrabCar maupun Go-Car setiap hari mayoritas berada pada *range* \leq Rp. 100.000 sebanyak 56% untuk GrabCar dan 42% untuk Go-Car berdasarkan pada tabel 3.11 dan 3.12. Pendapatan tertinggi dalam penelitian ini yaitu pada *driver* GrabCar dengan pendapatan sebesar Rp. 4.873.500 dalam sebulan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada perbedaan pendapatan antara *driver* GrabCar dan Go-Car di Kota Kendari.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Juventus Bangkit Wibowo (2018) dengan judul penelitian “ Analisis Perbandingan Antara Pendapatan *Driver* Go-Jek Full Time Dan Upah Minimum Regional Kota Yogyakarta” didapatkan hasil penelitian yang dimana pendapatan sebulan yang diterima oleh *driver* mayoritas berada pada *range* Rp.1.709.151,00 sd Rp.3.418.300,00 sebanyak 58% dan tidak ada yang berada dibawah UMR Kota Yogyakarta sebesar Rp.1.709.150,00. Hasil ini membuktikan bahwa mayoritas pendapatan yang diterima oleh responden melebihi besarnya UMR di Kota Yogyakarta.

Suroto (2002) menjelaskan bahwa pendapatan secara sederhana merupakan seluruh penerimaan baik berupa uang maupun berupa barang yang berasal dari pihak lain maupun hasil industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu. Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan :

1. Pendapatan yang diterima *driver* GrabCar maupun Go-Car setiap hari mayoritas berada pada *range* \leq Rp. 100.000 sebanyak 56% untuk GrabCar dan 42% untuk Go-Car berdasarkan pada tabel 4.11 dan 4.12. Dalam memperoleh pendapatan bersih, para responden harus mendapatkan poin dan orderan yang lebih sehingga menutupi biaya-biaya yang dikeluarkan.

2. Hasil ini membuktikan bahwa mayoritas pendapatan yang diterima oleh responden *driver* GrabCar melebihi pendapatan *driver* Go-Car. Dalam hal ini peneliti dapat menyimpulkan bahwa ada perbandingan pendapatan antara *driver* GrabCar dan Go-Car di Kota Kendari tahun 2020.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. (2000). MANAJEMEN TRANSPORTASI. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Aminah, S. (2007). TRANSPORTASI PUBLIK DAN AKSESIBILITAS MASYARAKAT PERKOTAAN. Jurnal Jurusan Ilmu Fisip, Universitas Airlangga.
- Arida, A., Zakiah., Julaini, (2015). ANALISIS PERMINTAAN DAN PENAWARAN TENAGA KERJA PADA SEKTOR PERTANIAN DI PROVINSI ACEH. Jurnal ilmiah Agriseip Vol.16, No.1
- Aris, (2018). ANALISIS DETERMINAN PENDAPATAN MITRA GO-JEK DI KOTA BANDAR LAMPUNG.
- Aulia, Annisa Fitriani. (2018). ANALISIS PERBEDAAN PENDAPATAN OJEK SEPEDA MOTOR BERBASIS ONLINE DIKOTA SURABAYA. FAKULTAS EKONOMI, UNIVERSITAS 17 AGUSTUS. 1945. SURABAYA. Di akses pada tanggal 10 April 2020.
- Bangkit, Juventus Jibowo. (2018). ANALISIS PERBANDINGAN PENDAPATAN DRIVER GO- JEK FULL TIME DAN UPAH MINIMUM REGIONAL KOTA STUDI KASUS DI KOTA YOGYAKARTA. Fakultas Ekonomi, Universitas Sanata Dharma. Di akses pada tanggal 10 April 2020.
- BN. Marbun, 2003, KAMUS MANAJEMEN, Jakarta : Pustaka Sinar Harapan
- Dwi, Rina Rahmawati, (2018). ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN DRIVER GRABCAR DI KECAMATAN PURBALINGGA. Fakultas Geografi, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Eva Marsusanti,dkk (2018). FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN DRIVER GO-JEK. AMIK BINA SARANA INFORMATIKA SUKABUMI.
- Hadjar, Ibnu. (1999). DASAR-DASAR METODOLOGI PENELITIAN KUANTITATIF DALAM PENDIDIKAN. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Herdiansyah, haris. (2010). METODOLOGI PENELITIAN KUANTITATIF. Jakarta: Salemba Humanika
- Indah, Sri Permata Sari, (2019). ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN GO-CAR TERHADAP PENDAPATAN ANGKUTAN KOTA DALAM PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung.
- Ikatan Akuntan Indonesia. (2004). STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN, Salemba Empat, Jakarta.
- Ikatan Akuntansi Indonesia. (2012). PERNYATAAN STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN (PSAK) NO.1 DAN (PSAK) NO. 23.

- John J. Wild. (2003). FINANCIAL ACCOUNTING : INFORMATION FOR DECISIONS. Edisi Kedua. Diterjemahkan oleh Yanivi S. Bachtiar. Jakarta: Salemba Empat.
- Kurnia, Aan Cahya, (2018), ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMENGARUHI PENDAPATAN DRIVER GO-JEK DI KOTA YOGYAKARTA: Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Maslach, Christina. (1982). BURNOUT: THE COST OF CARING. New Jersey: Prentice Hall. Inc,
- Miro. F. (2005). PERENCANAAN TRANSPORTASI. Jakarta: Erlangga.
- Nasution .S, (1987). BERBAGAI PENDEKATAN DALAM PROSES BELAJAR – MENGAJAR. Jakarta : Bumi Aksara.
- Nursalam, (2008). KONSEP DAN PENERAPAN METODOLOGI PENELITIAN ILMU KEPERAWATAN: Jakarta: Salemba Medika
- Rahardjo, Susilo & Gudnanto. (2011). PEMAHAMAN INDIVIDU TEKNIK NON TES. Kudus: Nora Media Enterprise
- Rogers. (1983). DIFFUSION OF INNOVATIONS. London: The Free Press.
- Rosyidi, S. (1998). PENGANTAR TEORI EKONOMI PENDEKATAN KEPADA TEORI EKONOMI MIKRO DAN MAKRO. Radja grafindo, Jakarta.
- Santoso, I. (2009). AKUNTANSI KEUANGAN MENENGAH (INTERMEDIATE ACCOUNTING). Jilid Dua.Bandung: PT Refika Aditama.
- Saputra, Rian, (2019). ANALISIS PENDAPATAN DRIVER OJEK ONLINE DI KOTA BANJARMASIN. Universitas Islam Negeri Banjarmasin.
- Scott,W.R. (2006). FINANCIAL ACCOUNTING THEORY, Prentice-Hall.Inc,Toronto
- Sekaran, Uma. (2011). RESEARCH METHODS FOR BUSINESS (METODE PENELITIAN UNTUK BISNIS). Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. (2006). METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF DAN R & D. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). METODE PENELITIAN PENDIDIKAN PENDEKATAN KUANTITATIF, KUALITATIF DAN R & D. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono (2015). METODE PENELITIAN KOMBINASI (MIX METHODS). Bandung: Alfabeta.
- S R, Soemarso. (2009). AKUNTANSI SUATU PENGANTAR. Buku 1. Jakarta: Salemba Empat.
- Sukirno, Sadono. (2002). TEORI MIKRO EKONOMI. Cetakan Keempat Belas. Rajawali Press: Jakarta.
- Suparmoko, dan Maria R Suparmoko. (2000). POKOK-POKOK EKONOMIKA. Yogyakarta: BPFE
- Suroto. (2002). STRATEGI PEMBANGUNAN DAN PERENCANAAN KESEMPATAN KERJA. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press
- Susantoro, Bambang & Danang Parikesit, (2004) “1 -2-3 LANGKAH: LANGKAH KECIL YANG KITA LAKUKAN MENUJU TRANSPORTASI YANG BERKELANJUTAN,” Majalah Transportasi Indonesia, Vol. 1, Jakarta.