

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Karakteristik Responden

5.1.1 Umur

Yang dimaksud dengan umur responden dalam penelitian ini adalah usia seorang pengemudi taksi. Usia seseorang pengemudi taksi sangat berpengaruh terhadap aktivitas kerja, terutama berkaitan dengan kondisi fisik dan kematangan berpikir. Kondisi fisik yang kuat dan kematangan daya berpikir mengakibatkan kegiatan mengemudi taksi dapat dilakukan dengan baik.

Tabel 5.1
Distribusi Responden Pengemudi Taksi Berdasarkan Umur

No	Tingkat umur (Tahun)	Frekuensi	Persentase (%)
1	20-29	7	8,75
2	30-39	36	45,00
3	40-49	26	32,50
4	50+	11	13,75
jumlah		80	100

Sumber: Hasil Pengolahan data Primer, 2019

Tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar (36 orang atau 45,00 % pengemudi taksi) berada pada kelompok umur 30-39 tahun. Sebagian kecilnya (7 orang atau 8,75 % pengemudi taksi) berada pada kelompok umur 20-29 tahun. Hal ini disebabkan karena umur yang produktif bagi seorang pengemudi taksi adalah berada pada kelompok umur 30-39 tahun, dimana umur sangat erat kaitannya dengan kondisi fisik dan kematangan daya berpikir, sehingga dapat meningkatkan

produktivitas kerja demi mendapatkan pendapatan yang optimal bagi pengemudi taksi tersebut.

5.1.2 Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap peningkatan kualitas sumber daya manusia. Pendidikan memberikan pengetahuan secara umum guna pengembangan diri serta kemampuan memanfaatkan situasi dan semua fasilitas yang ada.

Tabel 5.2
Distribusi Responden Pengemudi Taksi Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Tingkat pendidikan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak tamat SD	1	1,25
2	SD	10	12,5
3	SMP	24	30,0
4	SMA	42	52,50
5	S1	3	3,75
	Jumlah	80	100

Sumber: Hasil Pengolahan data Primer, 2019

Tingkat pendidikan pengemudi taksi GOGO sebagian besar (42 orang atau 52,50 % pengemudi taksi) adalah tamatan SMA. Sebagian kecil (1 orang atau 1,25 % pengemudi taksi) adalah tidak tamat SD. Tingkat pendidikan seorang pengemudi taksi mempunyai erat kaitannya dengan pola pikir dan kemampuan memanfaatkan teknologi yang ada. Tinggi rendahnya tingkat pendidikan seorang pengemudi taksi dapat menjadi salah satu faktor penyebab tinggi rendahnya produktivitas kerjanya sehingga mempengaruhi pendapatan yang diperoleh.

5.1.3 Jenis Kelamin

Distribusi responden berdasarkan jenis kelamin adalah pengklasifikasian data primer yang telah didapatkan dari responden ke dalam jenis kelamin laki – laki atau perempuan dimana akan dijelaskan pada tabel 5.3 sebagai berikut:

Tabel 5.3
Distribusi Responden Pengemudi Taksi Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
1	Laki-laki	76	95
2	Perempuan	4	5
	Jumlah	80	100

Sumber: Hasil Pengolahan data Primer, 2019

Berdasarkan tabel di atas, responden dengan jenis kelamin laki-laki memiliki frekuensi lebih banyak dibandingkan responden dengan jenis kelamin perempuan, dimana laki-laki dengan jumlah responden 76 orang sedangkan perempuan dengan jumlah responden 4 orang.

5.1.4 Jumlah Tanggungan

Yang dimaksud dengan jumlah tanggungan dalam penelitian ini adalah banyaknya anggota keluarga yang kehidupan sehari-harinya menjadi tanggung jawab para pengemudi taksi.

Tabel 5.4
Distribusi Responden Pengemudi Taksi Berdasarkan Jumlah Tanggungan

No	Jumlah tanggungan	Frekuensi	Persentase (%)
1	2-3	51	63,75
2	4-5	25	31,25
3	6-7	4	5,00
	jumlah	80	100

Sumber: Hasil Pengolahan data Primer, 2019

Dari tabel di atas diketahui bahwa sebagian besar pengemudi taksi GOGO mempunyai jumlah tanggungan antar 2 sampai dengan 3 orang yaitu 51 responden dengan persentase 63,75 %. Sedangkan sebagian kecil pengemudi taksi GOGO mempunyai jumlah tanggungan antar 6 sampai dengan 7 orang yaitu 4 responden dengan persentase 5,00 %. Jumlah tanggungan keluarga ini merupakan salah satu motivasi bagi pengemudi taksi untuk bekerja lebih produktif guna menghidupi keluarganya tersebut.

5.1.5 Tarif

Distribusi responden berdasarkan tarif adalah pengklasifikasian data primer yang didapatkan dari responden ke dalam kategori harga yang diterima oleh responden dimana dapat dilihat seperti pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.5
Distribusi Responden Pengemudi Taksi Berdasarkan Tarif

No	Tarif	Frekuensi	Persentase (%)
1	Rp.100.000 – Rp.300.000	15	18,75
2	Rp.301.000 – Rp.500.000	36	45
3	Rp.501.000 – Rp.800.000	22	27,5
4	$\geq$ Rp.800.000	7	8,75
	Jumlah	80	100

Sumber: Hasil Pengolahan data Primer, 2019

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian kecil pengemudi taksi GOGO yang memperoleh tarif $\geq$ Rp.800.000 berjumlah 7 orang dengan persentase 8,75%. Sedangkan sebagian besar pengemudi taksi GOGO yang memperoleh tarif atau harga Rp.301.000 – Rp.500.000 berjumlah 36 orang dengan persentase 45%. Hal ini menunjukkan bahwa besarnya tarif atau harga yang

diperoleh dapat mempengaruhi perkembangan pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang.

5.1.6 Jarak Tempuh

Distribusi responden berdasarkan jarak adalah pengklasifikasian data primer yang didapatkan dari responden ke dalam kategori jarak yang di tempuh oleh responden dimana dapat dilihat seperti pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.6
Distribusi Responden Pengemudi Taksi Berdasarkan Jarak Tempuh

No	Jarak (km)	Frekuensi	Persentase (%)
1	2 - 4	13	16,25
2	5 - 7	30	37,5
3	8 - 10	37	46,25
	Jumlah	80	100

Sumber: Hasil Pengolahan data Primer, 2019

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian kecil pengemudi taksi GOGO yang menempuh jarak 2 – 4 km berjumlah 13 orang dengan persentase 16,25%. Sedangkan sebagian besar pengemudi taksi GOGO yang menempuh jarak 8 – 10 km berjumlah 37 orang dengan persentase 46,25%. Hal ini menunjukkan bahwa jarak yang di tempuh oleh pengemudi taksi GOGO akan berpengaruh pada tarif yang diperoleh dan besarnya tarif yang diperoleh juga dapat mempengaruhi perkembangan pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang.

5.1.7 Jumlah Penumpang

Distribusi responden berdasarkan jumlah penumpang adalah pengklasifikasian data primer yang didapatkan dari responden ke dalam kategori

jumlah penumpang yang diperoleh responden dimana dapat dilihat seperti pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.7
Distribusi Responden Pengemudi Taksi Berdasarkan Jumlah Penumpang

No	Jumlah Penumpang (orang)	Frekuensi	Persentase (%)
1	10 - 13	30	37,5
2	14 - 17	32	40
3	18 - 21	13	16,25
4	21 - 25	5	6,25
	Jumlah	80	100

Sumber: Hasil Pengolahan data Primer, 2019

Berdasarkan tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sebagian kecil pengemudi taksi GOGO yang memperoleh penumpang 21 – 25 orang berjumlah 5 responden dengan persentase 6,25%. Sedangkan sebagian besar pengemudi taksi GOGO yang memperoleh penumpang 14 – 17 orang berjumlah 32 responden dengan persentase 40%. Hal ini menunjukkan bahwa banyaknya penumpang yang diperoleh pengemudi taksi GOGO akan berpengaruh pada tarif yang diperoleh dan besarnya tarif yang diperoleh juga dapat mempengaruhi perkembangan pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang.

5.1.8 Pendapatan

Berdasarkan tabel 5.8 di bawah ini sebanyak 5 orang responden memperoleh pendapatan kurang dari Rp.2.000.000. Selanjutnya pendapatan Rp2.000.000 hingga Rp2.500.000 sebanyak 52 orang responden. Kemudian yang terakhir sebanyak 23 orang responden yang memperoleh pendapatan lebih dari Rp2.500.000.

Untuk menganalisis pengaruh tarif, jarak trayek, dan jumlah penumpang terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang maka dilakukan analisis statistik inferensial dengan menggunakan empat uji yaitu uji asumsi klasik, regresi linier berganda, uji hipotesis, dan analisis koefisien determinasi (R^2).

Adapun dalam empat uji ini yang menjadi variabel terikat atau *dependent variabel* adalah pendapatan pengemudi taksi GOGO (Y), sedangkan variabel bebasnya atau *independent variabel* adalah tarif (X1), jarak trayek (X2), jumlah penumpang (X3).

Tabel 5.8
Distribusi Responden Pengemudi Taksi Berdasarkan Pendapatan

No	Tingkat Pendapatan	Frekuensi	Persentase (%)
1	< Rp.2.000.000	5	6,25
2	Rp.2.000.000 – Rp.2.500.000	52	65
3	>Rp.2.500.000	23	28,75
	Jumlah	80	100

Sumber: Hasil Pengolahan data Primer, 2019

5.2 Analisis Statistik Deskriptif

Output tampilan EVIEWS 10 menunjukkan jumlah responden (N) adalah 80. Dan dari 80 responden ini jumlah tarif (X₁) terendah sebesar Rp 100.000 dan jumlah tarif tertinggi adalah Rp 830.000. Jarak tempuh (X₂) terdekat adalah 2 km dan yang paling jauh adalah 10 km. Jumlah penumpang (X₃) paling sedikit adalah 10 orang dan paling banyak adalah 25 orang. Sedangkan untuk pendapatan (Y) yang terendah adalah Rp 1.800.000 dan pendapatan yang tertinggi adalah Rp 3.000.000.

Rata-rata jumlah dari 80 responden pengemudi taksi untuk tarif (X_1) adalah 4,65. Jarak tempuh (X_2) adalah 6 km. Jumlah penumpang (X_3) adalah 17,5 orang. Pendapatan pengemudi taksi (Y) adalah 4,8 juta.

Selanjutnya dari hasil penelitian dengan sampel 80 pengemudi taksi GOGO di kota Kupang dapat diuraikan bahwa tarif untuk harga buka pintu awal yaitu Rp 5.500 sudah termasuk jarak tempuh satu kilometer pertama, kemudian per satu kilometer dimulai dengan harga Rp 4.000 dan untuk tarif minimalnya yaitu Rp 20.000, namun harga tersebut diturunkan menjadi Rp 3.600 dan tarif minimalnya menjadi 10.000 karena kemunculan grab yang mengakibatkan banyak penumpang yang beralih ke moda transportasi yang lain. Dalam sehari seorang pengemudi taksi bisa mendapatkan tarif sebesar Rp 830.000 maka akan disetor ke perusahaan sebesar Rp 500.000 dan sisanya sebesar Rp 330.000 akan menjadi bonus untuk pengemudi taksi tersebut, karena standar tarif yang harus disetor ke perusahaan adalah sebesar Rp 500.000 dalam sehari, tetapi bonus tersebut akan di dapat pada penerimaan gaji dalam sebulan.

Untuk menentukan tarif dilihat dari jarak yang di tempuh yaitu start argo dimulai dari nominal Rp 5.500 dimana nominal argo tersebut akan tetap atau tidak bertambah sampai dengan jarak 1 kilometer ke depan. Setelah berjalan 1 kilometer ke depan, argo akan bertambah sebesar Rp 3.600 per 1 kilometer, begitu seterusnya hingga sampai tujuan. Adapun rumus untuk menghitung jarak tarif dari argo tersebut yaitu tarif argo = harga buka pintu awal + (jarak tempuh x harga per kilometer). Sedangkan jumlah penumpang juga bisa mempengaruhi pendapatan pengemudi taksi GOGO karena banyaknya penumpang yang diperoleh akan

menambah besarnya tarif yang didapatkan sehingga berpengaruh terhadap pendapatan yang diterima pengemudi taksi GOGO di kota Kupang.

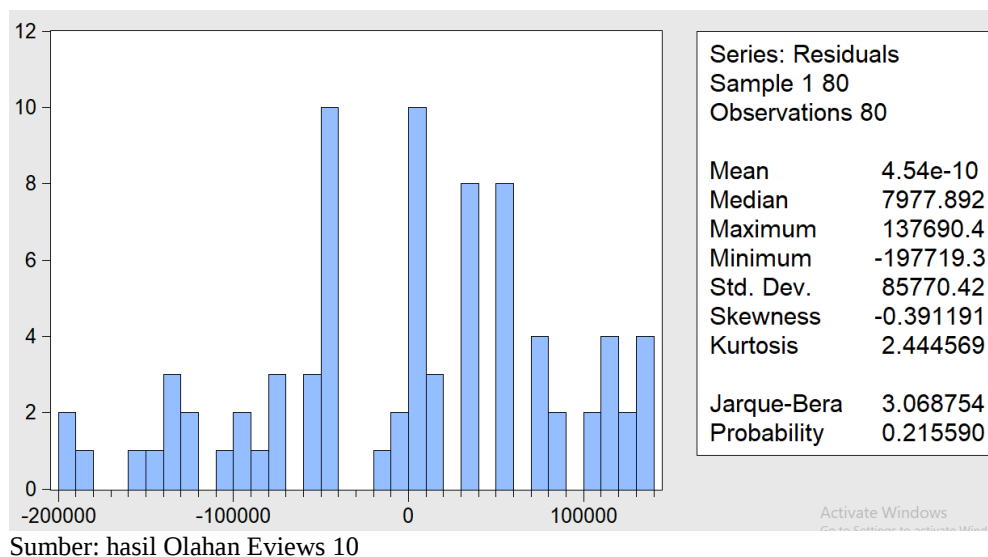
5.3 Analisis Statistik Inferensial

5.3.1 Uji Asumsi Klasik

5.3.1.1 Uji Normalitas

Dalam penelitian ini menggunakan J-B test yang dilakukan dengan menghitung skwenes dan kurtosis, apabila J-B hitung $< x^2$ (*chi square*) table, maka residual berdistribusi normal. Dengan nilai Jarque-Bera sebesar 3.068754 dan probability 0.215590 dapat dilihat pada gambar 5.1 di bawah ini.

Gambar 5.1
Uji Normalitas



5.3.1.2 Uji Multikolinearitas

Untuk mengetahui ada tidaknya multikolinearitas dapat di deteksi dengan menggunakan *auxiliary regression*. Mode awal yaitu R^2 sebesar 0.918606, nilai R^2

model awal tersebut dibandingkan dengan nilai R^2 model *auxiliary regression*. Karena R^2 model *auxiliary regression* lebih rendah dari R^2 model awal, maka dalam variabel tersebut X1 dan X2 terdapat gejala multikolinearitas sedangkan X3 tidak terdapat gejala multikolinearitas.

Tabel 5.9
Uji Multikolinearitas

No	Independen Variabel	R^2
1	X1	0.959511
2	X2	0.926284
3	X3	0.911303

Sumber: hasil Olahan Eviews 10

5.3.1.3 Uji Heteroskedastisitas

Untuk mengetahui ada tidaknya heteroskedastisitas dapat di deteksi dengan menggunakan uji *heteroskedasticity test white*.

Tabel 5.10
Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedasticity Test: White			
F-statistic	3.632071	Prob. F(3,76)	0.0166
Obs*R-squared	10.03147	Prob. Chi-Square(3)	0.0183

Sumber: hasil Olahan Eviews 10

Dari hasil output di atas tampak bahwa nilai obs*R-squared untuk hasil estimasi uji white no cross terms adalah sebesar 10.03147 dan nilai X^2 tabel dengan derajat kepercayaan 5% dengan df sebesar 76 adalah 97.351. Karena nilai R-squared (10.03147) < X^2 tabel (97.351) maka dapat disimpulkan model di atas lolos uji heteroskedastisitas.

5.3.1.4 Uji Autokorelasi

Salah satu uji formal yang paling populer untuk mendeteksi autokorelasi adalah uji Durbin-Watson, uji ini sesungguhnya dilandasi oleh model error yang mempunyai korelasi sebagaimana telah ditunjukkan di bawah ini:

$$\text{Nilai Observasi (n)} = 80$$

$$k-1 = 4 - 1 = 3$$

$$dL = 1,560$$

$$dU = 1,715$$

$$dw_{hitung} = 2,035286$$

Hasil uji dapat dikatakan bahwa model ini tidak terdapat gejala autokorelasi.

Tabel 5.11
Uji Autokorelasi Durbin-Watson (DW)

Autokorelasi positif	Gejala Autokorelasi	Bebas Autokorelasi	Gejala Autokorelasi	Autokorelasi negatif	
0	dL	dU	4-dU	4-dL	4
0	1,560	1,715	2,285	2,44	4
		(2,035)			

5.3.2 Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dapat dilakukan setelah model regresi memenuhi asumsi klasik. Hasil regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh model persamaan regresi linear berganda dari variabel tarif (X1), jarak tempuh (X2), dan jumlah penumpang (X3). Hasil analisis menggunakan Eviews diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 5.12
Hasil Analisis Model Regresi Linear Berganda

Dependent Variable: Y
Method: Least Squares
Date: 04/09/19 Time: 16:28
Sample: 1 80
Included observations: 80

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1410248.	105096.3	13.41862	0.0000
X1	0.648686	0.265760	2.440874	0.0170
X2	58462.91	14666.16	3.986246	0.0002
X3	22936.76	8268.442	2.774013	0.0070
R-squared	0.921696	Mean dependent var		2485000.
Adjusted R-squared	0.918606	S.D. dependent var		306511.6
S.E. of regression	87446.87	Akaike info criterion		25.64416
Sum squared resid	5.81E+11	Schwarz criterion		25.76326
Log likelihood	-1021.766	Hannan-Quinn criter.		25.69191
F-statistic	298.1941	Durbin-Watson stat		2.035286
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: hasil Olahan Eviews 10

Jadi berdasarkan tabel 5.12 di atas disimpulkan bahwa variabel tarif (X1), jarak tempuh (X2), dan jumlah penumpang (X3) terlihat pada *coefficient* dengan persamaan matematis sebagai berikut:

$$Y = 1410248. + 0.648686X_1 + 58462.91X_2 + 22936.76X_3$$

1. Koefisien $\beta_0 = 1410248.$ berarti variabel tarif (X1), jarak tempuh (X2), jumlah penumpang (X3) dianggap konstan, maka pendapatan pengemudi taksi GOGO (Y) di kota Kupang mengalami peningkatan sebesar 1410248.
2. Koefisien variabel tarif (X1) bernilai positif menyatakan bahwa dengan mengasumsikan ketiadaan variabel bebas lain. Apabila variabel tarif (X1) mengalami peningkatan, maka pendapatan pengemudi taksi GOGO (Y) mengalami peningkatan sebesar 0.648686. Variabel tarif menempati urutan pertama mempengaruhi pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang.

3. Koefisien variabel jarak tempuh (X2) bernilai positif menyatakan bahwa dengan mengasumsikan ketiadaan variabel bebas lain. Apabila variabel jarak tempuh (X2) mengalami peningkatan, maka pendapatan pengemudi taksi GOGO (Y) mengalami peningkatan sebesar 58462.91. Variabel jarak tempuh menempati urutan kedua mempengaruhi pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang.
4. Koefisien variabel jumlah penumpang (X3) bernilai positif menyatakan bahwa dengan mengasumsikan ketiadaan variabel bebas lain. Apabila variabel jumlah penumpang (X3) mengalami peningkatan, maka pendapatan pengemudi taksi GOGO (Y) mengalami peningkatan sebesar 22936.76. Variabel jumlah penumpang menempati urutan ketiga mempengaruhi pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang.

5.3.3 Pengujian Hipotesis

Hasil pengujian hipotesis untuk mengetahui pengaruh variabel tarif (X1), jarak tempuh (X2), jumlah penumpang(X3) baik secara simultan (uji F) maupun secara parsial (uji t) terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang.

Tabel 5.13
Hasil Estimasi Metode OLS

variabel	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
Konstanta (c)	1410248.	105096.3	13.41862	0.0000
Tarif (x1)	0.648686	0.265760	2.440874	0.0170
Jarak Tempuh (x2)	58462.91	14666.16	3.986246	0.0002
Jumlah Penumpang (x3)	22936.76	8268.442	2.774013	0.0070
R-squared	0.921696			
Adjusted R-squared	0.918606			

F _{hitung}	298.1941
F _{tabel}	2.72
N	80
df	76
Durbin-Watson stat	2.035286
T _{tabel}	1.66515

Sumber: Lampiran, data diolah tahun 2019

5.3.3.1 Pengujian Koefisien Regresi Secara Simultan (Uji F)

Uji statistik F pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh variabel penjelas/independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2009). Parameter yang digunakan untuk uji F dalam penelitian ini adalah dengan membandingkan antara nilai F tabel dengan nilai F hitung. Dengan taraf nyata 5% dan df (n-k) yaitu $(80-4) = 76$, di dapat nilai F tabel sebesar 2.72. Berdasarkan perhitungan $298.1941 > F_t 5\% (2,72)$, sehingga iferensi yang diambil adalah H_a dan H_o . Dengan kata lain, hipotesis tarif (X1), jarak tempuh (X2), jumlah penumpang (X3) secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO (Y) di kota Kupang diterima taraf kepercayaan 91 %.

5.3.3.2 Pengujian Koefisien Regresi Parsial (Uji t)

Uji statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh variabel penjelas/independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2009). Parameter yang digunakan untuk uji t dalam penelitian ini adalah membandingkan antara nilai t tabel dengan nilai t hitung dengan taraf nyata 5% dan dF (n-k) yaitu $(80-4) = 76$, di dapat nilai t tabel sebesar 1.66515, setelah membandingkan nilai tersebut dengan nilai t hitung dari hasil pengolahan data dengan *evIEWS* 10 maka dapat dinyatakan bahwa:

1. Pengaruh variabel tarif terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO nilai t hitung untuk tarif (X1) sebesar 2.440874 dengan probabilitas 0.0170 oleh karena itu nilai t hitung $>$ t tabel yaitu $2.440874 > 1.66515$ maka diambil secara parsial ada pengaruh yang signifikan dari variabel tarif terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO.
2. Pengaruh jarak tempuh (X2) terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO nilai t hitung untuk jarak tempuh (X2) sebesar 3.986246 dengan nilai probabilitas 0.0002 oleh karena itu nilai t hitung $>$ t tabel yaitu $3.986246 > 1.66515$ maka diambil secara parsial ada pengaruh secara signifikan dari variabel jarak tempuh terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO.
3. Pengaruh jumlah penumpang (X3) terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO nilai t hitung untuk jumlah penumpang (X3) sebesar 2.774013 dengan nilai probabilitas 0.0070 oleh karena itu nilai t hitung $>$ t tabel yaitu $2.774013 > 1.66515$ maka diambil secara parsial ada pengaruh secara signifikan dari variabel jumlah penumpang terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO.

5.3.4 Koefisien Determinasi (R^2)

Hasil regresi diperoleh nilai Adjusted R^2 sebesar 0.918606 artinya bahwa 91.86% variabel pendapatan pengemudi taksi GOGO mampu dijelaskan oleh variabel-variabel independen tarif (X1), jarak tempuh (X2), jumlah penumpang (X3), sedangkan 8.14% ($100 - 91.86$) sisanya dijelaskan dari variabel-variabel yang tidak dimasukkan ke dalam model ini. Nilai adjusted R^2 tersebut menunjukkan hubungan yang kuat antar variabel dependen dan independen yang mempengaruhinya.

5.4 Pembahasan dan Interpretasi Hasil

5.4.1 Pengaruh Tarif Terhadap Pendapatan Pengemudi Taksi GOGO

Berdasarkan hasil regresi ditemukan bahwa besarnya tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang. Jika diasumsikan semua variabel tetap maka setiap kenaikan tarif sebesar satu, maka akan meningkatkan pendapatan pengemudi taksi GOGO sebesar 0.648686.

Hasil analisis ini dikaitkan dengan teori yang dikemukakan oleh Warpani (2002), mengatakan tarif adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa, baik melalui mekanisme perjanjian sewa menyewa, tawar menawar, maupun ketetapan Pemerintah. Dimana variabel tarif merupakan variabel yang penting dalam mempengaruhi pendapatan pengemudi taksi GOGO, hal ini dapat dilihat dari hasil analisis data bahwa t-hitung untuk tarif mempunyai peranan yang penting dalam menentukan seberapa besar pendapatan yang mereka peroleh.

Jika dibandingkan dengan penelitian terdahulu hasil ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna (2016) dengan judul “Analisis pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan terminal Mengwi” mengatakan bahwa tarif secara parsial berpengaruh negatif terhadap pendapatan sopir angkutan kota.

5.4.2 Pengaruh Jarak Tempuh Terhadap Pendapatan Pengemudi Taksi GOGO

Berdasarkan hasil regresi ditemukan bahwa jarak tempuh berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang. Jika

diasumsikan semua variabel tetap maka setiap kenaikan jarak tempuh sebesar 1 km, maka akan meningkatkan pendapatan pengemudi taksi GOGO sebesar 58462.91.

Variabel jarak tempuh mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan, hal ini dapat dilihat dari hasil analisis data bahwa t-hitung untuk jarak tempuh mempunyai nilai sebesar 3.986246. Dimana apabila terjadi kenaikan jarak tempuh maka akan menyebabkan peningkatan pendapatan pengemudi taksi GOGO.

Jika dibandingkan dengan penelitian terdahulu hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2014) dengan judul “Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan di Kota Makasar” mengatakan bahwa variabel jarak tempuh berpengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir Pete-Pete di Kota Makasar.

5.4.3 Pengaruh Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Pengemudi Taksi GOGO

Berdasarkan hasil regresi ditemukan bahwa jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi taksi GOGO di kota Kupang. Jika diasumsikan semua variabel tetap maka setiap kenaikan satu orang, maka akan meningkatkan pendapatan pengemudi taksi GOGO sebesar 22936.76.

Hasil analisis ini dikaitkan dengan teori yang dikemukakan oleh Hasyim (2009), mengatakan penumpang (passanger) adalah pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai dengan yang ditetapkan. Maka jumlah penumpang akan sangat mempengaruhi tinggi rendahnya pendapatan pengemudi taksi GOGO,

karena dalam sehari saja tidak dapat dipastikan pendapatan pengemudi taksi GOGO.

Jika dibandingkan dengan penelitian terdahulu hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Derry Randika (2017) dengan judul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Taksi (Studi Kasus Taksi Gemah Ripah Kota Bandung)” mengatakan bahwa variabel jumlah penumpang berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah.