

PENGARUH PENGALAMAN KERJA, JAM KERJA DAN JUMLAH ORDERAN TERHADAP KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA (K3) PENGEMUDI GOJEK DI KOTA PONTIANAK

Sasinta Bela Nahuri¹, Yuni Firayanti², Mazayatul Mufrihah³

^{1,2,3}Fakultas Ekonomi Universitas Nahdlatul Ulama Kalimantan Barat

Corresponding Author: sasintabelannahuri@gmail.com¹

Article History

Received: 27-0-2023

Revised: 29-03-2023

Accepted: 01-04-2023

Kata Kunci:

Jam Kerja; Jumlah Orderan; Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3); Pengalaman Kerja

Keywords:

Health and Occupational Safety (K3); Order Quantity; Work Experience; Working Hours

ABSTRAK:

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pengalaman kerja, jam kerja dan jumlah orderan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi Gojek di Kota Pontianak. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner dengan sampel sebanyak 115 responden. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan Multivariat Statistik. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi berganda dengan program SPSS 25 dengan hasil $Y = 23.745 + 0,451 + 0,083 + 0,079$. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Pengalaman Kerja (X_1) secara parsial berpengaruh positif terhadap Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) (Y), Jam Kerja (X_2) secara parsial tidak mempunyai pengaruh positif terhadap Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) (Y), Jumlah Orderan (X_3) secara parsial tidak mempunyai pengaruh positif terhadap Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) (Y).

ABSTRACT:

This study aimed to determine the effect of work experiences, working hours, and order quantity on the occupational health and safety (K3) of Gojek drivers in Pontianak City. The method used in this study was a quantitative method with data collection techniques using a questionnaire with a sample of 115 respondents. The sampling technique in this study used Multivariate Statistics. The data analysis technique used in this research was multiple regression analysis with SPSS 25 program with the result $Y = 23.745 + 0,451 + 0,083 + 0,079$. The results of this study indicated that Work Experience (X_1) partially had a positive effect on Occupational Health and Safety (K3) (Y), Working Hours (X_2)

partially did not have a positive effect on Occupational Health and Safety (K3) (Y), and Order Quantity (X3) partially did not have a positive effect on Occupational Health and Safety (K3) (Y).

PENDAHULUAN

Era digital menjadikan perkembangan teknologi sebagai elemen penting dari sebuah perusahaan. Peran SDM menjadi sebab keyakinan organisasi akan perannya yang strategis demi kesuksesan kompetitif organisasi, keunggulan kompetitif sangat bergantung pada inovasi. Inovasi itu sendiri dipengaruhi oleh faktor motivasi dan moral kerja karyawan, yang dimana sikap karyawan merupakan hasil pembentukan kebijakan dan praktik lingkungan manajemen sehingga peran utama spesialis sumber daya manusia adalah membantu organisasi dalam memenuhi visi, misi, tujuan, dan strategi perusahaan. Kemajuan teknologi dan manajemen transportasi merupakan hal utama yang harus disikapi oleh pemerintah dalam upaya pemerataan pembangunan ekonomi diseluruh wilayah baik pedesaan, perkotaan maupun daerah-daerah terpencil. Teknologi membawa banyak perubahan di berbagai bidang, terutama di bidang bisnis. Banyak perusahaan-perusahaan baru yang muncul dengan berbagai inovasi yang diberikan demi menarik perhatian konsumen, banyak juga perusahaan-perusahaan yang kegiatan bisnisnya berbasis teknologi, seperti bisnis yang berbasis teknologi yaitu jasa transportasi online yang dimana transportasi *online* telah muncul sebagai alternatif yang layak untuk transportasi tradisional, yang memiliki beberapa kelemahan termasuk kurangnya keamanan dan kenyamanan saat menggunakan bus umum yang sering tidak tersedia untuk berjalan, dan alasan lainnya. Sehingga dalam menangani masalah transportasi umum di perkotaan sangatlah dinamik dan memerlukan solusi yang tepat dan cerdas dalam menggunakan teknologi.

Kehadiran ojek *online* berbasis teknologi sebagai sarana transportasi umum informal roda dua yang merupakan satu di antara jawaban dari solusi tepat dan cerdas, terutama dari keunggulannya dalam hal harga yang murah, kemudahan akses dan kecepatan mobilisasi di jalanan yang padat kendaraan terutama pada jam sibuk. Keberadaan transportasi online membuat orang yang ingin memesan dan menggunakan jasa transportasi umum seperti Gojek tidak perlu lagi pergi ke pangkalan ojek atau terminal, cukup hanya melalui aplikasi di smartphone (Sanjaya & Sawitri 2017).

Gojek merupakan perusahaan yang didirikan dengan tujuan mengurangi pengangguran di tanah air dan menjadi solusi kemacetan lalu lintas di daerah perkotaan. Perusahaan gojek membuka peluang bagi masyarakat untuk menjadi karyawan dan mitra di dalamnya. Hal ini menjadikan perusahaan tersebut memiliki jumlah SDM yang banyak, bahkan untuk jumlah mitra gojek di tahun 2020 sebesar 2 juta mitra pengemudi dan 900 *marchant* yang bergabung di perusahaan gojek. Sedangkan untuk aplikasi gojek telah diunduh lebih dari 190 juta kali oleh pengguna di seluruh asia tenggara.

Sehingga SDM menjadi komponen penting yang harus di perhatikan tingkat kesehatan dan keselamatan kerjanya. Mengingat para mitra gojek banyak bekerja di lapangan, peneliti fokus kepada mitra sebagai pengemudi gojek. Berdasarkan sumber Tribunnew.com bahwa telah terjadinya kecelakaan antara pengemudi ojek online dengan truk tronton, dimana akibat kecelakaan tersebut ojek online meninggal dunia. Sehingga menjadi perhatian untuk perusahaan agar memberikan pelatihan kepada pengemudi gojek, harapannya untuk mencegah bahaya yang ditimbulkan pengendara lain karena tidak ada seorangpun yang bisa mengontrol cara berkendara orang lain yang kemungkinan akan berbahaya kepada diri sendiri. Pelatihan ini juga berbagi ilmu terkait cara menghemat energi, mengurangi polusi,

memperpanjang umur kendaraan, memaksimalkan fitur-fitur yang ada dalam kendaraan, serta mengurangi resiko kecelakaan. Ada beberapa-beberapa faktor yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan pada pengemudi Gojek diantaranya yaitu pelanggaran lalu lintas, aktifitas bermain smartphone saat berkendara, kelelahan, kondisi kesehatan yang menurun, tidak menggunakan perlengkapan berkendara yang sesuai, kondisi jalan yang berlubang, dan kondisi cuaca yang buruk.

Pengalaman kerja sangat diperlukan dalam perusahaan, karena dengan pengalaman kerja seseorang tersebut lebih sanggup menjalankan pekerjaan dengan baik. Seorang pekerja yang memiliki pengalaman kerja, akan lebih memiliki pengetahuan, keahlian, kemampuan yang lebih baik, dan sangat berhati-hati dengan pekerjaannya agar tidak terjadinya kecelakaan. Semakin besar jam kerja pengemudi Gojek maka semakin besar juga terjadinya kelelahan dan berakibat terjadinya kecelakaan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Setyawan (2015) jumlah kecelakaan kerja di jalan lebih besar dari pada kecelakaan di tempat kerja lainnya, terlebih lagi bagi para pengemudi ojek online seperti pengemudi Gojek yang dimana sebagian besar waktu kerjanya dihabiskan di jalan. Kelelahan yang terjadi pada pengemudi ojek merupakan akibat dari tidak seimbangnya antara jam kerja, dan total jarak yang sudah di tempuh dengan waktu istirahat. Padahal dalam undang-undang nomer 13 tahun 2003 sudah mengatur batas waktu untuk jam kerja yaitu 8 jam sehari apabila bekerja selama 5 hari dalam seminggu.

Masalah kesehatan juga dialami oleh para pengemudi Gojek dimana jam kerja yang dimiliki melebihi batas (8-17 jam perhari) dan mengakibatkan terjadinya masalah muskuloskeletal dibagian bawah punggung pengemudi serta masalah kram pada bokong dan pergelangan tangan. Semakin banyaknya jumlah orderan pengemudi Gojek maka semakin banyak pula jam kerja yang mereka tempuh dan berakibat terjadinya kecelakaan di karenakan kurangnya kehati-hatian dalam berkendara. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengemudi Gojek belum memperhatikan aspek berkendara yang baik dan benar seperti aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan ketertiban lalu lintas. Masalah kesehatan dan keamanan pengemudi Gojek sangat penting untuk di perhatikan, karena hal ini berpengaruh besar terhadap kondisi sehat atau tidaknya pengemudi Gojek dalam melaksanakan pekerjaannya. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui: (1) Mengetahui pengaruh pengalaman kerja terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi Gojek di Kota Pontianak. (2) Mengetahui pengaruh jam kerja terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi Gojek di Kota Pontianak. (3) Mengetahui pengaruh jumlah orderan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi Gojek di Kota Pontianak.

LANDASAN TEORI

Pengertian Pengalaman Kerja

Pengalaman yaitu promosi yang didasarkan pada pengalaman kerja karyawan. Pertimbang promosi adalah pengalaman kerja seseorang, orang yang sudah lama bekerja dalam perusahaan akan mendapatkan prioritas utama dalam tindakan promosi (Hasibun, 2009). Dengan pengalaman, bakat seseorang dapat diasah lebih jauh, sehingga memungkinkan karyawan merasa betah selama bekerja di perusahaan dengan harapan suatu saat akan dipromosikan. Kekurangannya adalah bahwa individu dengan kemampuan terbatas tetap dipromosikan karena mereka telah bekerja untuk waktu yang lama. Akibatnya, perusahaan akan dijalankan oleh orang-orang dengan kemampuan terbatas, dan pertumbuhan perusahaan akan dipertanyakan. Pengalaman kerja karyawan mengungkapkan berapa lama waktu yang dibutuhkan mereka untuk bekerja dengan baik. Selain itu, pengalaman kerja mengacu pada jumlah berbagai jenis pekerjaan atau posisi yang pernah dipegang seseorang,

serta lamanya waktu yang mereka habiskan di setiap pekerjaan atau posisi tersebut (Siagian, 2006).

Pengalaman kerja adalah situasi asli yang dihadapi seseorang di tempat kerja, dan semakin banyak pengalaman yang dimiliki seseorang di tempat kerja, maka semakin banyak keterampilan dan kecepatan yang dapat digunakan untuk menyelesaikan tugasnya. Pekerja dengan pengalaman kerja sebelumnya memiliki kapasitas untuk bekerja dalam berbagai pengaturan. Semakin banyak pengalaman yang didapatkan oleh seorang pekerja akan membuat pekerja semakin terlatih dan terampil dalam melaksanakan pekerjaannya (Kadek, 2013:299). Para pengemudi Gojek yang sudah lebih lama bekerja sebagai pengemudi Gojek akan lebih memiliki pengalaman dalam mencari konsumen. Alhasil, pengemudi Gojek yang sudah bekerja shift lebih lama terbiasa dengan lingkungan dan kondisi di hari-hari sibuk dan hari libur.

Pengertian Jam Kerja

Jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilakukan pada siang atau malam hari (UURI No. 12 Tahun 2003 tentang Ketenaga Kerjaan). Jumlah jam kerja untuk semua pekerjaan didefinisikan oleh Biro Pusat Statistik sebagai jumlah jam kerja dari semua pekerjaan, tidak termasuk istirahat kerja formal dan jam kerja yang digunakan untuk apa pun selain pekerjaan seminggu yang lalu. Bagi pedagang keliling, jumlah jam kerja ditentukan mulai dari berangkat sampai pulang, dikurangi waktu tidak bekerja, seperti memir ke rumah keluarga/teman. Jam kerja “normal” umumnya diartikan hari kerja dengan jam tersisa untuk rekreasi dan istirahat. Istirahat adalah kegiatan malam hari, sedangkan bekerja adalah aktivitas siang hari. Hal ini berkaitan dengan mereka yang bekerja dengan jadwal yang tidak biasa, baik pada shift kerja atau dengan jam kerja yang diperpanjang hingga melampaui siang hari, bekerja pada malam hari, serta bekerja disaat pola tidur (Harrington, 2001). Menurut Harrington (2001), lamanya jam kerja yang berlebihan dapat meningkatkan human error atau kesalahan kerja karena kelelahan yang meningkat dan jam tidur yang berkurang. Hal tersebut juga didukung oleh penelitian Berger,et.al (2006) dalam Maurits dan Widodo (2008), yang menyatakan bahwa tambahan durasi pada suatu shift kerja, akan meningkatkan tingkat kesalahan. Lima kali tambahan durasi shift per bulan akan meningkatkan kelelahan 300% dan berakibat fatal.

Pengertian Jumlah Orderan

Pengertian orderan merupakan pemesanan atau permintaan pembelian barang atau jasa kepada penjual (Metusalak Elton Wanda, Agus Prasetyanta, 2021). Melakukan kontak langsung dengan pemasok, hal tersebut merupakan tahap pemesanan yang paling sederhana. Setelah itu konsumen memesan barang yang dibutuhkan. Perusahaan Gojek menawarkan bonus pendapatan kepada mitra yang dapat memenuhi sejumlah permintaan tertentu, jumlah pesanan berdampak signifikan terhadap pendapatan. Semakin banyaknya jarak yang di tempuh tanpa adanya istirahat dan kondisi yang kurang baik maka akan terjadinya kelelahan dan berakibat terjadinya kecelakaan. Permintaan adalah keinginan konsumen membeli suatu barang pada berbagai tingkat harga selama priode tertentu. Teori permintaan menerangkan tentang ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga. Dalam menganalisi permintaan perlu dibedakan antara permintaan dan jumlah barang yang diminta. Permintaan yang menggambarkan keadaan keseluruhan hubungan antara harga dan jumlah permintaan. Sedangkan jumlah barang yang diminta merupakan banyak permintaan pada tingkat harga tertentu.

Pengertian Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3)

Kecelakaan Kerja adalah sesuatu yang tidak terduga dan tidak diharapkan yang dapat mengakibatkan kerugian harta benda, korban jiwa/luka/cacat maupun pencemaran. Kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang terjadi akibat adanya hubungan kerja. Dengan kondisi fisik yang menurun atau menjadi tidak mampu lagi untuk bekerja, penghasilan berkurang atau menjadi tidak ada. Oleh sebab itu perlu pemberian kompensasi akibat terjadinya kecelakaan. Menurut Mathis dan Jackson (2002), menyatakan bahwa Keselamatan adalah merujuk pada perlindungan terhadap kesejahteraan fisik seseorang terhadap cedera yang terkait dengan pekerjaan.

Kesehatan adalah merujuk pada kondisi umum fisik, mental dan stabilitas emosi secara umum. Sedangkan menurut Katerina Bucsuhazy, ddk (2020) dalam penelitiannya juga menyatakan bahwa kesalahan manusia adalah penyebab utama kecelakaan. Logo K3 sesungguhnya memiliki makna yang terkandung didalamnya. Makna dan arti dari logo K3 tersebut diatur didalam keputusan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia (No: KEP.1135/MEN/ 1987) Tentang Bendera Keselamatan dan Kesehatan kerja. Gambar yang terdapat pada logo K3 tersebut merupakan palang Berwarna Hijau yang dilingkari dengan Roda Bergigi sebelas dengan warna hijau. Gambar tersebut sesungguhnya memiliki arti dan makna, yaitu:

- a. Palang yang berarti bebas dari kecelakaan dan sakit akibat kerja.
- b. Roda gigi memiliki makna bekerja dengan kesegaran jasmani dan rohani.
- c. Warna putih yang digunakan berarti bersih, suci.
- d. Warna hijau yang digunakan memiliki makna selamat, sehat dan sejahtera.
- e. Sedangkan sebelas gerigi roda adalah unsur-unsur 11 Bab dalam Undang-undang Keselamatan Kerja (UU/No.1/Th.1970).

Penelitian Terdahulu

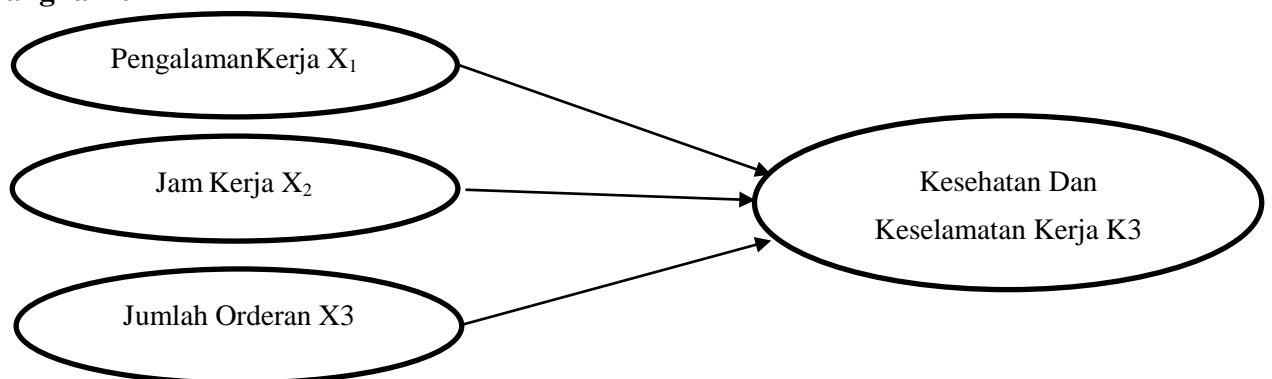
Penelitian-penelitian yang berkaitan dengan pengalaman kerja, jam kerja, jumlah orderan dan kesehatan dan keselamatan kerja (K3) yaitu:

1. Hanifah Sartika Putri Dan Amalia Diamantina (2019) dalam penelitiannya yang berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat”. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/Puu-Xvi/2018. Perlindungan hukum terhadap pengemudi go- jek sebagai mitra dari PT go-jek indonesia masih kurang optimal, karena dalam perjanjian antara PT go- jek indonesia dan pengemudi go-jek hanya memuat hak-hak yang dimiliki oleh PT go- jek indonesia dan belum mengatur mengenai kewajiban-kewajiban pihak perusahaan PT go- jek (harjanto, 2016).
2. Putu Citrayani Girl (2017) dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar, Bali”. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa secara parsial, variabel jam kerja dan pengalaman kerja mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan sedangkan variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap tingkat pendapatan driver GO-JEK.
3. Metusalak Elton Wanda, Agus Prasetyanta (2021) dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja, Dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan *Driver Ojek Online* Di Kota Yogyakarta”. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa secara parsial pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan, jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap

pendapatan dan jumlah orderan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan.

4. Ekha Putri Kuserawati Dan Muhammad Hadi (2019) dalam penelitiannya yang berjudul “Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Risiko Terjadinya Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek *Online* Di Wilayah Jakarta Pusat. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa dalam penelitian ini menggunakan analisis uji *Chi Square* dengan batas kemaknaan $\alpha = 0.05$. Berdasarkan analisis *bivariat* ada hubungan yang signifikan antara penggunaan APD dengan risiko terjadinya kecelakaan pada pengemudi ojek *online* dengan nilai *P Value* 0,001 dan ada hubungan yang signifikan antara penggunaan HP dengan risiko terjadinya kecelakaan pada pengemudi ojek *online* dengan nilai *P Value* 0,0014. Faktor yang tidak berhubungan dengan risiko terjadinya kecelakaan pada pengemudi ojek *online* adalah usia, pendidikan, pengalaman mengendarai motor, durasi bekerja, dan kelelahan kerja.
5. Reza Yudhistira Adi Pratama (2019) dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Faktor Risiko Kejadian Kecelakaan Pada Pengemudi Ojek *Online* Mitra PT. X Di Kota Semarang”. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa ada beberapa korelasi antara jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, masa kerja, tingkat pengetahuan, kesehatan status, kelengkapan fasilitas berkendara, kondisi kendaraan, cuaca, dan keikutsertaan pelatihan safety riding terhadap kecelakaan. Tidak ada korelasi antara umur, sikap, geometrik jalan, dan permukaan jalan terhadap kecelakaan.

Kerangka Berfikir



Gambar 1. Kerangka Berfikir

Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. H_0 : Pengalaman kerja tidak berpengaruh secara parsial terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) Pengemudi Gojek Di Kota Pontianak.
 H_1 : Pengalaman kerja berpengaruh secara parsial terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) Pengemudi Gojek Di Kota Pontianak.
2. H_0 : Jam kerja tidak berpengaruh secara parsial terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) Pengemudi Gojek Di Kota Pontianak.
 H_2 : Jam kerja berpengaruh secara parsial terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) Pengemudi Gojek Di Kota Pontianak.
3. H_0 : Jumlah orderan tidak berpengaruh secara parsial terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) Pengemudi Gojek Di Kota Pontianak.
 H_3 : Jumlah orderan berpengaruh secara parsial terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) Pengemudi Gojek Di Kota Pontianak.

METODE PENELITIAN

Jenis dan Sumber Data

Bentuk penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Menurut Arikunto (2006:12), penelitian kuantitatif adalah pendekatan penelitian yang banyak menggunakan angka-angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data yang diperoleh, serta pemaparan hasil. Data kuantitatif ini digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menggambarkan dan menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2017).

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang diambil penulis dalam penelitian ini ialah kuesioner (angket) merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan kepada orang lain yang dijadikan responden untuk dijawab menurut Sugiyono (2018). Kuesioner tersebut dapat dipaparkan dan dijelaskan melalui skala yaitu skala likert. Menurut Sugiyono (2014), skala likert adalah skala yang dapat digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena social.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah:

1. Uji Instrumen Penelitian

Uji Validitas dan Uji Reliabilitas. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas. Uji Validitas digunakan untuk mengukur validnya kuesioner dan menguji tiap-tiap pertanyaan yang digunakan sudah sesuai serta dapat menganalisis faktor yang ingin diteliti. Sedangkan Uji Reliabilitas digunakan untuk mengukur sejauh mana suatu alat pengukur dapat memberikan hasil yang reliable apabila dilakukan dalam waktu yang berbeda pada objek yang sama.

2. Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas dan Uji Heterokedastisitas. Uji Normalitas digunakan untuk menilai apakah sampel berdistribusi normal atau tidak. Sedangkan Uji Heterokedastisitas digunakan untuk melihat apakah terdapat ketidaksamaan varians atau residual dari satu pengamatan ke pengamatan berikutnya.

3. Regresi Uji t

Pengujian ini bertujuan untuk menguji bagaimana pengaruh uji t dari variabel bebas terhadap variabel terikat yaitu dengan membandingkan t_{tabel} dan t_{hitung} .

a. Menentukan taraf signifikansi

Taraf signifikansi yang di gunakan dalam penelitian ini adalah 0,05.

b. Menentukan thitung dan ttabel

Dalam menentukan thitung dan ttabel dalam penelitian ini menggunakan rumus sebagai berikut:

Keterangan:

n = Sampel

k = Jumlah Variabel

a = 0,05 = tingkat kepercayaan = 95 %

c. Pengambilan keputusan

1. H_0 di terima jika $-t_{tabel} < t_{hitung} < t_{tabel}$

2. H_0 ditolak jika $-t_{hitung} < -t_{tabel}$ atau $t_{hitung} > t_{tabel}$

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Objek Penelitian

Perusahaan Gojek didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadim Makarim, dimana aplikasi ini dapat di unduh di Apple Store maupun Play Store. Gojek bermula dari keresahan pengemudi yang dimana sangat sulit untuk mendapatkan pelanggan. Dengan adanya layanan Gojek ini sangat membantu para ojek pangkalan yang biasa menggunakan waktu dengan seefektif mungkin dalam menjalankan profesi sebagai pengemudi ojek yang tidak terlalu susah dalam mencari pelanggan. Selain itu dapat memudahkan masyarakat dalam menempuh perjalanan dengan berbagai kemacetan. Gojek memiliki dua puluh lima layanan jasa yang dimana dapat di pesan melalui Aplikasi Gojek, diantaranya yaitu: *GoPay*, *GoPayLater by Findaya*, *GoPay Coins*, *GoFood*, *GoRide*, *GoCar*, *GoSend*, *GoShop*, *GoPulsa*, *GoTagihan*, *GoClub*, *GoBluebird*, *GoBox*, *GoTix*, *GoMart*, *GoMed*, *GoPlay*, *GoGames*, *GoInvestasi*, *GoSure*, *GoFitness*, *GoMall*, *PeduliLindungi*, *Jago*, *GoTransit*.

Gojek menerapkan strategi sistem informasi pemasaran melalui tiga tahapan yang disebut customer lifecycle yaitu:

1. *Acquire*

Acquire yaitu mendapatkan pelanggan menggunakan teknik *direct marketing* yaitu dengan melakukan promosi secara langsung di sosial media.

2. *Enhance*

Enhance yaitu menambah pelanggan menggunakan teknik *cross sell and up sell* yaitu bekerja sama dengan para mitra perusahaan yang mau menggunakan layanan Gojek sehingga hal tersebut dapat menambah jumlah pelanggan baru.

3. *Retain*

Retain yaitu mempertahankan pelanggan atau *loyal customer* menggunakan teknik *customer support* dimana perusahaan menanggapi setiap keluhan dan keinginan konsumen sehingga perusahaan dapat menciptakan *loyal customer*.

Gojek terdapat tiga pilar yaitu:

1. Kecepatan: Mendorong cepat dan mendorong tanpa batasan.
2. Inovasi: Menyelesaikan masalah dalam skala besar.
3. Dampak sosial: Mentransformasi hidup dan menginspirasi perubahan.

Deskripsi Responden

Penelitian ini dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner kepada pengemudi gojek di Kota Pontianak. Jumlah sampel dalam penelitian ini sebanyak 115 pengemudi gojek di Kota Pontianak. Responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat bahwa responden laki-laki lebih banyak dibandingkan responden perempuan yaitu sebesar 95,7%, sedangkan responden perempuan sebanyak 4,3%. Berdasarkan usia dapat dilihat bahwa kelompok usia 18-23 tahun sebanyak 37 responden sebesar 32,2%, kelompok usia 24 - 29 tahun sebanyak 34 responden sebesar 29,5%, kelompok usia 30 – 35 tahun sebanyak 17 responden sebesar 14,8%, kelompok usia >36 tahun sebanyak 10 responden sebesar 8,6%, dan kelompok usia >40 tahun sebanyak 17 responden yaitu sebesar 8,6 %. Berdasarkan pendidikan terakhir dapat dilihat bahwa tingkat pendidikan SMA lebih banyak jika dibandingkan yang lainnya yaitu sebesar 63,4 %. Berdasarkan lama bekerja dapat dilihat bahwa jumlah responden yang memiliki masa kerja <1 tahun sebanyak 14 responden sebesar 12,2 %, responden yang memiliki masa kerja 1 - 3 tahun sebanyak 52 responden sebesar 45,2%, responden yang memiliki masa kerja 4 - 6 tahun sebanyak 49 responden sebesar 42,6%.

Uji Validitas

Uji validitas dilakukan terhadap 115 responden melalui perangkat lunak SPP versi 25 dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 1. Uji Validitas

Variabel	Indikator	Pearson Corellation	R Tabel	Keterangan
Pengalaman Kerja (X ₁)	X _{1.1}	0.626	0.3	Valid
	X _{1.2}	0.740	0.3	Valid
	X _{1.3}	0.862	0.3	Valid
	X _{1.4}	0.617	0.3	Valid
	X _{1.5}	0.403	0.3	Valid
Jam Kerja (X ₂)	X _{2.1}	0.628	0.3	Valid
	X _{2.2}	0.485	0.3	Valid
	X _{2.3}	0.514	0.3	Valid
	X _{2.4}	0.552	0.3	Valid
Jumlah Orderan X ₃	X _{3.1}	0.608	0.3	Valid
	X _{3.2}	0.573	0.3	Valid
	X _{3.3}	0.625	0.3	Valid
	X _{3.4}	0.601	0.3	Valid
	X _{3.5}	0.533	0.3	Valid
	X _{3.6}	0.590	0.3	Valid
	X _{3.7}	0.695	0.3	Valid
Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) (Y)	Y _{1.1}	0.664	0.3	Valid
	Y _{1.2}	0.473	0.3	Valid
	Y _{1.3}	0.537	0.3	Valid
	Y _{1.4}	0.4606	0.3	Valid
	Y _{1.5}	0.543	0.3	Valid
	Y _{1.6}	0.410	0.3	Valid
	Y _{1.7}	0.489	0.3	Valid

Sumber: Data Olahan, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat di simbulkan bahwa dari 23 item diatas semua item pertanyaan adalah valid, yang dimana r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} (0.3) yang berarti item ini dapat mengukur apa yang seharusnya diukur.

Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas ini dilakukan dengan menggunakan rumus *alpha*. Uji signifikan dilakukan pada taraf $\alpha = 0,3$. Instrumen dapat dikatakan reliabel jika nilai *alpha* lebih besar dari nilai r_{tabel} (0,3).

Tabel 2. Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach Alpha	Keterangan
Pengalaman Kerja X ₁	0.669	Reliabel
Jam Kerja X ₂	0.219	Agak Reliabel
Jumlah Orderan X ₂	0.706	Reliabel
Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) (Y)	0.492	Cukup Reliabel

Sumber: Data Olahan, 2022

Berdasarkan data diatas bahwa nilai koefisien Cronbach's Alpha Pengalaman Kerja X₁ sebesar 0,669 > 0.3 maka instrument tersebut reliabel. Berdasarkan nilai koefisien *Cronbach's Alpha* sebesar Jam Kerja sebesar 0.219 yang dimana dapat dikatakan bahwa instrument tersebut agak reliabel. Berdasarkan nilai koefisien *Cronbach's Alpha* Jumlah Orderan X₂ sebesar 0.706 > 0.3 maka instrument tersebut reliabel. Berdasarkan nilai koefisien *Cronbach's*

Alpha Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) (Y) sebesar $0.492 > 0.3$ maka instrument tersebut cukup reliabel.

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah sampel yang digunakan mempunyai distribusi normal atau tidak. Dalam model regresi linear, asumsi ini ditunjukkan oleh nilai error yang berdistribusi normal. Model regresi yang baik adalah model regresi yang dimiliki distribusi normal atau mendekati normal, sehingga layak dilakukan pengujian secara statistik.

Tabel 3. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		115
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.02866549
Most Extreme Differences	Absolute	.065
	Positive	.053
	Negative	-.065
Test Statistic		.065
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

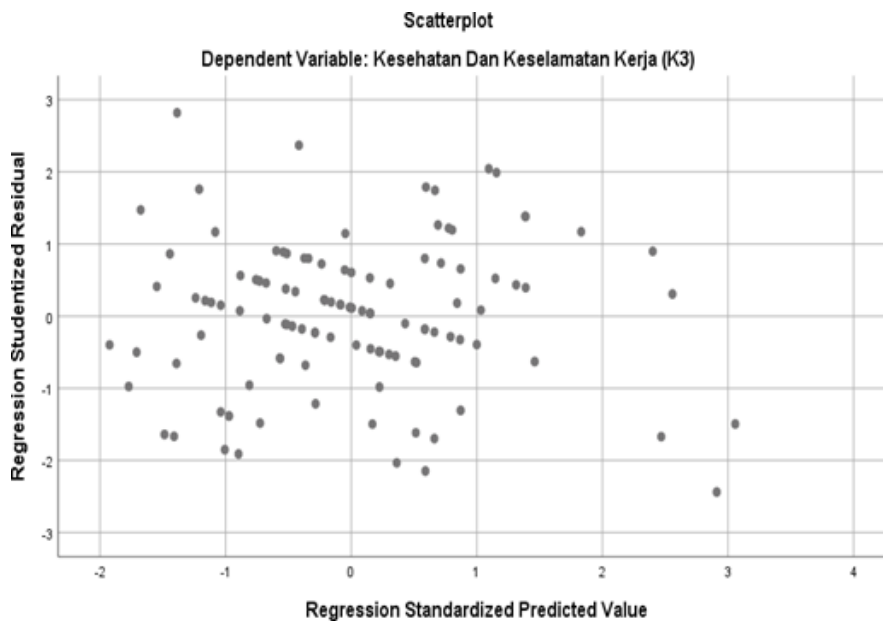
Sumber: Data Olahan, 2022

Berdasarkan hasil uji normalitas pada tabel diatas dengan menggunakan *Test of Normality Kolmogorov-Smirnov* menunjukkan bahwa besarnya nilai *Test of Normality Kolmogorov-Smirnov* adalah sebesar 0,200. Nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Dimana nilai signifikan $0,200 > 0,05$ yang berarti bahwa fungsi berdistribusi normal.

Uji Heterokedastisitas

Menurut Ghozali (2016) salah satu untuk menguji ada tidaknya heteroskedastisitas yaitu dengan melihat grafik *scatterplot* atau dari nilai prediksi variabel terikat SRESID dengan residual *error* yaitu ZPRED untuk mendeteksi gejala uji heteroskedastisitas, maka dibuat persamaan regresi dengan asumsi tidak ada heteroskedastisitas kemudian menentukan nilai absolut residual, selanjutnya meregresikan nilai absolute residual diperoleh sebagai variabel dependen serta dilakukan regresi dari variabel independen.

Gambar 2. Hasil Uji Heteroskedastisitas



Uji Regresi Berganda

Uji regresi berganda menurut Sugiyono (2017) analisis regresi linier berganda digunakan oleh peneliti, apabila peneliti meramalkan bagaimana naik turunnya keadaan variabel dependen (kriterium), bila dua atau lebih variabel independen sebagai faktor prediktor dinaik turunkan nilainya (dimanipulasi).

Tabel 4. Hasil Uji Regresi Berganda Dengan Program SPSS 25.

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	23.745	2.571		9.235	.000
	Pengalaman Kerja	.451	.089	.443	5.097	.000
	Jam Kerja	.083	.137	.053	.609	.544
	Jumlah Orderan	.079	.064	.107	1.226	.223

a. Dependent Variable: Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3)

Sumber: Data Olahan, 2022.

Menurut Sugiyono (2017) persamaan regresi linier berganda dapat dirumuskan sebagai berikut:

Diketahui:

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + b_3x_3$$

$$Y = 23.745 + 0,451 + 0,083 + 0,079$$

Berdasarkan persamaan regresi berganda maka koefisien regresi dapat di jelaskan sebagai berikut:

- a. Nilai a sebesar 23.745 yang merupakan konstanta atau keadaan saat variabel kesehatan dan keselamatan kerja (K3) belum di pengaruhi oleh variabel lainnya, yaitu variabel pengalaman kerja (X1), jam kerja (X2) dan jumlah orderan kerja (X3). Jika variabel independen tidak ada maka variabel kesehatan dan keselamatan kerja (K3) tidak mengalami perubahan.
- b. Nilai koefisien regresi X1 (b1) sebesar 0,451, ini menunjukkan bahwa variabel pengalaman kerja mempunyai pengaruh positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) yang dimana ini berarti bahwa setiap kenaikan 1 satuan variabel pengalaman kerja maka akan mempengaruhi kesehatan dan keselamatan kerja (K3) yaitu sebesar 0,451 dengan asumsi bahwa variabel lainnya tidak di teliti dalam penelitian ini.
- c. Nilai koefisien regresi X2 (b2) sebesar 0,083, ini menunjukkan bahwa variabel jam kerja tidak mempunyai pengaruh positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3), dengan asumsi bahwa variabel lainnya tidak diteliti dalam penelitian ini.
- d. Nilai koefisien regresi X3 (b3) sebesar 0,079, yang dimana ini menunjukkan bahwa variabel jumlah orderan tidak mempunyai pengaruh positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3), dengan asumsi bahwa variabel lainnya tidak diteliti dalam penelitian ini.

Uji t

Uji t bertujuan untuk menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas atau bebas secara individual dalam menerangkan variabel terikat. Uji hipotesis secara parsial dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} atau berdasarkan nilai signifikansi hasil *output* SPSS 25. Dalam penelitian ini menggunakan perbandingan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} . Berikut tabel penjelas nya:

Tabel 5. Hasil Uji t (Parsial)

No.	Hipotesis	Nilai	Keterangan
1.	Variabel pengalaman kerja berpengaruh signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3).	$t_{hitung} = 5,097$ $t_{tabel} = 1,982$ Sig = 0,000	Hipotesis diterima
2.	Variabel jam kerja berpengaruh signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3).	$t_{hitung} = 0,609$ $t_{tabel} = 1,982$ Sig = 0,142	Hipotesis ditolak
3.	Variabel jumlah orderan tidak berpengaruh signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3).	$t_{hitung} = 1,226$ $t_{tabel} = 1,982$ Sig = 0,605	Hipotesis ditolak

Sumber: Data Olahan, 2022.

Pembahasan

Pembahasan terhadap penelitian ini dilakukan berdasarkan tujuan dari peneliti, yaitu untuk mengetahui dan mengidentifikasi pengaruh pengalaman kerja, jam kerja dan jumlah orderan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi gojek di Kota Pontianak. Oleh karena itu, pembahasan ini merupakan bentuk analisis yang mengacu pada hasil penelitian sebagaimana disajikan sebelumnya.

Berdasarkan hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis pertama (H_1), yakni pengalaman kerja berhubungan secara signifikan dan positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien variabel pengalaman kerja yang dimana bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa pengalaman kerja berhubungan positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Hal tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Setyawan (2015), dimana jumlah kecelakaan kerja di jalanan lebih besar dari pada kecelakaan di tempat kerja lainnya, terlebih lagi bagi para pengemudi ojek online seperti pengemudi Gojek yang dimana sebagian besar waktu kerjanya dihabiskan di jalanan. Masalah kesehatan dan keamanan pengemudi Gojek sangat penting untuk di perhatikan, karena hal ini berpengaruh besar terhadap kondisi sehat atau tidaknya pengemudi Gojek dalam melaksanakan pekerjaannya.

Berdasarkan hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa hipotesis kedua (H_2) tidak berhubungan dengan kesehatan dan keselamatan kerja (K3), yang dimana jam kerja tidak berhubungan secara signifikan dan positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Hal ini dapat dilihat dari nilai bahwa nilai koefisien variabel jam kerja thitung sebesar 0,609, sedangkan ttabel sebesar 1,982 yang berarti ttabel lebih besar dari pada thitung, sehingga dapat dikatakan bahwa jam kerja tidak berhubungan positif terhadap keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Maka dapat di artikan bahwa H_0 diterima dan H_2 ditolak artinya jam kerja tidak berhubungan dengan keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Alasannya adalah terjadinya kelelahan yang terjadi pada pengemudi gojek dimana ini merupakan akibat dari tidak seimbangannya antara jam kerja dan total jarak yang sudah di tempuh dengan waktu istirahat. Masalah kesehatan juga dialami oleh para pengemudi Gojek dimana jam kerja yang dimiliki melebihi batas (8-17 jam perhari) dan mengakibatkan terjadinya masalah muskuloskeletal dibagian bawah punggung pengemudi serta masalah kram pada bokong dan pergelangan tangan dan bisa mengakibatkan terjadinya kecelakaan diakibatkan kelelahan yang terjadi pada pengemudi gojek.

Berdasarkan hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa jumlah orderan berhubungan secara tidak signifikan dan negatif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Dimana nilai koefisien variabel jumlah orderan bernilai negatif, sehingga dapat dikatakan bahwa jumlah orderan berhubungan negatif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Berdasarkan hasil nilai signifikan hasil *aouput* SPSS 25 jumlah orderan diketahui $t_{hitung} < t_{tabel}$. Dapat diartikan bahwa H_0 diterima dan H_3 ditolak artinya jumlah orderan tidak berhubungan secara signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Alasannya adalah semakin banyaknya jumlah orderan pengemudi Gojek maka semakin banyak pula jam kerja yang akan mereka tempuh dan berakibat terjadinya kecelakaan di karenakan kurangnya kehati-hatian dalam berkendara.

KESIMPULAN

Setelah penulis melakukan analisa mengenai pengaruh pengalaman kerja, jam kerja, dan jumlah orderan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi gojek di kota pontianak, maka penulis menyimpulkan sebagai berikut:

- a. Berdasarkan hasil uji t menunjukkan bahwa variabel pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3), hal ini

menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} sebesar 5,097 dan t_{tabel} sebesar 1,982 karena t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima. Artinya, variabel pengalaman kerja berpengaruh secara signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Hal ini bisa di lihat dari nilai sig sebesar 0,000, dimana nilai sig tersebut lebih kecil dari taraf signifikan yaitu sebesar 5%.

- b. Berdasarkan hasil uji t menunjukkan bahwa variabel jam kerja tidak berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3), hal ini menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} sebesar 0,609 dan t_{tabel} sebesar 1,982 karena t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_2 ditolak. Artinya, variabel jam kerja tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Hal ini bisa di lihat dari nilai sig sebesar 0,142, dimana nilai sig tersebut lebih besar dari taraf signifikan yaitu sebesar 5%.
- c. Berdasarkan hasil uji t menunjukkan bahwa variabel jumlah orderan tidak berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3), hal ini menunjukkan bahwa nilai t_{hitung} sebesar 1,226 dan t_{tabel} sebesar 1,982 karena t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_3 ditolak. Artinya, variabel jumlah orderan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Hal ini bisa di lihat dari nilai sig sebesar 0,605, dimana nilai sig tersebut lebih besar dari taraf signifikan yaitu sebesar 5%.

Saran

Beberapa saran yang dapat disampaikan sebagai berikut:

- a. Variabel pengalaman kerja berpengaruh positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi gojek. Oleh karena itu, perusahaan gojek harus mengadakan pelatihan atau sosialisasi terkait keselamatan dan kesehatan kerja (K3) secara berkala guna meningkatkan pengetahuan serta tindakan yang aman dalam bekerja terutama dalam mengenali risiko bahaya di tempat kerja.
- b. Variabel jam kerja tidak berpengaruh positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi gojek. Oleh karena itu, para pengemudi harus lebih memperhatikan waktu kinerjanya karena berkerja dengan waktu yang melebihi batas normal itu akan dapat menimbulkan masalah kesehatan seperti kelelahan dan hilangnya konsentrasi sehingga dapat menimbulkan risiko terjadinya kecelakaan.
- c. Variabel jumlah orderan tidak berpengaruh positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi gojek. Oleh karena itu, para pengemudi disarankan untuk tidak mengabaikan keselamatan dalam berkendara, baik itu mengantar atau menjemput penumpang, karena keselamatan penumpang atau pengemudi lebih harus di utamakan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Adamy, M. (2016). Buku Ajar Manajemen Sumber Daya Manusia Teori, Praktik dan Penelitian.
- [2] Arifin, A. (2020). Pengaruh jam kerja dan kebijakan tarif ojek online terhadap tingkat pendapatan driver Grab bike di kecamatan Medan Tembung (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Sumatera Utara).
- [3] Everlin, S., & Erlyana, Y. (2020). Analisis Perubahan Desain Logo Gojek Tahun 2019. DESKOMVIS: Jurnal Ilmiah Desain Komunikasi Visual, Seni Rupa Dan Media, 1(1), 72-88.
- [4] Hartadi, A. S., & Rusdiansyah, R. (2019). Pengaruh Tarif, Jam Kerja dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek di Kota Banjarmasin. JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan, 2(1), 231-243.

- [5] Hasibuan, H. Melayu S.P., (2009). Manajemen Sumber Daya Manusia, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- [6] Hungu. (2016). Demografi Kesehatan Indonesia. Grasindo. Ilfa, 2010. Definisi Umur, available from : <http://bidanilfa.blogspot.co.id/2010/01/definisi-umur.html>,
- [7] Joseph Jr, F. (2014). Hair Jr. William C. Black Barry J. Babin Rolph E. Anderson, (2014),«Multivariate Data Analysis».
- [8] Mathis, R.L dan J.H Jackson., (2011). Human Resource Management. Thirteen Edition, South Western Cengege Learning, 5191 Natorp Boulevard, Mason, OH 45040, USA.
- [9] Muthalib, A.A. 2016. Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawa Utara Dengan Kabupaten atau Kota Sekitarnya. Jurnal Progress Ekonomi Pembangunan, Vol. 1, (No.1) 2016.
- [10] Nurul Almariah, E., Pangiuk, A., & Baining, M. E. (2019). Pengaruh Layanan Go-Food, Harga Dan Jumlah Order Terhadap Omzet Bisnis Kuliner Di Kota Jambi (Doctoral dissertation, UIN Sulthan Thaha Saifuddin).
- [11] Nazir, M. 2010. Metode Penelitian. Bogor: Ghalia Indonesia. Pratama, R. Y. A., & Koesyanto, H. (2020). Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek *Online*. HIGEIA (*Journal of Public Health Research and Development*), 4 (*Special 1*), 13-24.
- [12] Prihanti, G. S., & Ked, M. (2016). Pengantar Biostatistik. UMMPress.
- [13] Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pengemudi Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat. Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, 1(3), 394.
- [14] Perangin, T. P. (2018). Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Loyalitas Pelanggan Terhadap Pendapatan Mitra Gojek Medan Periode 2017-2018. Universitas HKBP Nonmensen.
- [15] Phahlevi, R. (2013). Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan petani padi sawah di Kota Padang Panjang. Jurnal Ekonomi Pembangunan, 1(02).
- [16] Prof. Dr. Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Bisnis . Bandung: ALFABETA, cv.
- [17] Saputri, D. K., & Nasikah, D. (2021). Analisis Determinan Pendapatan Mitra Gojek Di Kota Metro. Jurnal Manajemen Diversifikasi, 1(3), 612-621.
- [18] Siagian, Sondang P., (2006). Teori dan Praktek Kepemimpinan. Rineka Aksara, Jakarta.
- [19] Suprpti, E. (2018). Pengaruh Modal, Umur, Jam Kerja dan Pendidikan Terhadap
- [20] Pendapatan Pedagang Perempuan Pasar Barongan Bantul. Jurnal
- [21] Pendidikan dan Ekonomi, 7(2), 175-183. Tiga pilar gojek diakses dari, <https://newsroom.gojek.com/id-id/>.
- [22] Wanda, M. E., & Prasetyanta, A. (2021). Analisis Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja, dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan *Driver* Ojek *Online* Di Kota Yogyakarta. Jurnal Bisnis Dan Akuntansi (*Equilibrium*), 15(I).
- [23] Winardi. 2001. Memotivasi Pemasukan Dalam Manajemen. (Jakarta: PT Raja Grasindo Persada).