



Determinan Pendapatan *Driver Grab-Bike* di Kabupaten Badung, Provinsi Bali

Bagis Adityo^{1*}, Ni Luh Karmini²

¹⁻²Jurusan Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Udayana, Indonesia

*Penulis Korespondensi: bagisadityo@gmail.com

Abstract. *This study examines the effects of age, working hours, weather conditions, and the GRAB-Hemat feature on the income of GRAB-Bike drivers in Badung Regency, Bali. The research was conducted in Badung because its status as a major tourism destination generates high demand for online transportation services. A quantitative approach with an associative design was employed. Primary data were collected through questionnaires distributed to 98 GRAB-Bike drivers selected using purposive sampling. Data were analyzed using multiple linear regression, supported by classical assumption and hypothesis testing. The results indicate that age, working hours, weather conditions, and the GRAB-Hemat feature simultaneously influence drivers' income. Partially, age and working hours have positive and significant effects on income, indicating that greater experience and longer working hours contribute to higher earnings. In contrast, weather conditions and the GRAB-Hemat feature show positive but statistically insignificant effects. The findings suggest that driver characteristics and work intensity play a more important role in determining income than external environmental and promotional factors, providing useful insights for improving drivers' welfare and operational strategies.*

Keyword: *Age; GRAB-Hemat Feature; Income; Weather Conditions; Working Hours.*

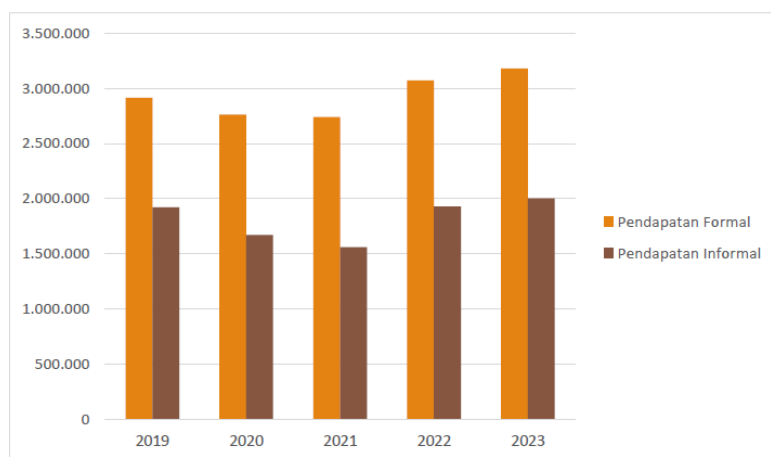
Abstrak. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh umur, jam kerja, kondisi cuaca, dan fitur *GRAB-Hemat* terhadap pendapatan pengemudi *GRAB-Bike* di Kabupaten Badung, Bali. Penelitian dilakukan di Kabupaten Badung karena merupakan kawasan pariwisata yang memiliki permintaan tinggi terhadap layanan transportasi *online*. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain asosiatif. Data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada 98 pengemudi *GRAB-Bike* yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Analisis data dilakukan menggunakan regresi linear berganda yang didukung dengan uji asumsi klasik dan uji hipotesis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara simultan umur, jam kerja, kondisi cuaca, dan fitur *GRAB-Hemat* berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi. Secara parsial, umur dan jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan, yang menunjukkan bahwa pengalaman dan intensitas kerja berkontribusi terhadap peningkatan penghasilan. Sebaliknya, kondisi cuaca dan fitur *GRAB-Hemat* berpengaruh positif tetapi tidak signifikan secara statistik. Temuan ini mengindikasikan bahwa karakteristik pengemudi dan intensitas kerja lebih menentukan pendapatan dibandingkan faktor lingkungan maupun promosi, sehingga dapat menjadi masukan dalam meningkatkan kesejahteraan pengemudi dan strategi operasional.

Kata Kunci: *Fitur GRAB-Hemat; Jam Kerja; Kondisi Cuaca; Pendapatan; Umur.*

1. LATAR BELAKANG

Perkembangan ekonomi digital pada zaman revolusi industri 4.0 telah membuka banyak kesempatan kerja baru, terutama dalam sektor informal yang menggunakan platform digital. Salah satu contoh dari perubahan ini adalah munculnya layanan transportasi online atau ride-hailing seperti GRAB yang menawarkan sumber pendapatan bagi masyarakat melalui sistem kerja yang fleksibel berbasis aplikasi. Kehadiran layanan ini tidak hanya membuat mobilitas masyarakat lebih mudah, tetapi juga menjadi pilihan alternatif bagi pekerja informal untuk mendapatkan penghasilan di tengah terbatasnya kesempatan kerja formal.

Situasi ini sejalan dengan pola ketenagakerjaan di Indonesia yang menunjukkan peningkatan jumlah pekerja di sektor informal dibandingkan dengan sektor formal dalam beberapa tahun terakhir. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS), sektor informal masih mendominasi struktur ketenagakerjaan di tanah air, terutama setelah pandemi COVID-19 yang mendorong banyak tenaga kerja beralih ke pekerjaan fleksibel berbasis digital. Tren perubahan pada tenaga kerja formal dan informal ini bisa dilihat pada Gambar 1.



Sumber : Badan Pusat Statistik, 2024

Gambar 1. Perbandingan Rata-Rata pendapatan Formal dengan Pendapatan Informal di Indonesia 2019-2023.

GRAB merupakan Perusahaan *ride hailing* yang telah berdiri sejak 16 Juni 2012 di Malaysia yang didirikan oleh Anthony Tan Bersama rekannya Tan Hooi Ling, dan merupakan Perusahaan pertama di Asia Tenggara yang menjadi *Decacorn*, yang mencapai lebih dari US\$10 Miliar pada tahun 2018. GRAB resmi menjadi *decacorn* pada tahun 2018 setelah mendapatkan investasi besar dari para investor internasional, diantaranya adalah SoftBank dan Toyota. Pencapaian ini menjadikan GRAB sebagai *startup* pertama di Asia Tenggara yang memiliki valuasi lebih dari USD 10 miliar. Meskipun perusahaan *ride hailing* seperti GRAB menawarkan solusi alternatif terhadap penyediaan lapangan pekerjaan, ia juga membawa tantangan tersendiri, terutama terkait ketidakpastian pendapatan, dimana ketidakpastian tersebut bergantung pada berbagai faktor sehingga berimbas ke pendapatan mereka (*Bokányi & Hannák, 2019*).

Di awal tahun 2025, GRAB disinyalir melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dengan meluncurkan fitur baru bernama GRAB Hemat. Fitur ini merupakan layanan pengantaran dan pengiriman barang dengan penawaran harga yang lebih murah yang diberikan GRAB. Hadirnya fitur GRAB Hemat dianggap sangat merugikan para *driver*, karena potongan komisi yang mereka terima bertambah. Jika *driver* memilih untuk

bergabung kedalam fitur GRAB Hemat maka pemotongan komisi yang ditetapkan bertambah menjadi dua, yakni pemotongan komisi reguler 20% dan potongan komisi tambahan dari fitur GRAB Hemat.

Pendapatan para pengemudi GRAB sangat tergantung pada jumlah pesanan yang mereka terima saat mereka dalam keadaan aktif, sehingga para pengemudi perlu bijak dalam mengatur waktu kerja mereka. Onbid adalah istilah yang menjelaskan aktivitas mengaktifkan aplikasi untuk menjalankan tugas sebagai pengemudi transportasi *online*, konsep ini serupa dengan jam kerja, di mana semakin banyak waktu yang mereka curahkan untuk memenuhi permintaan onbid, semakin besar peluang mereka untuk meningkatkan pendapatan (Zeyn, 2020).

Menurut Fahrudin (2023), umur memperdalam hubungan antara kinerja dan pendapatan pengemudi ojek *online*, dengan pengemudi yang lebih dewasa cenderung meraih pendapatan yang lebih besar berkat pengalaman yang mereka miliki.

Menurut Wahyudi et al. (2024), aspek lingkungan seperti cuaca adalah salah satu faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan yang diperoleh oleh *driver* transportasi *online* seperti GRAB. Umumnya, para pengemudi merasa lebih puas dan nyaman ketika cuaca cerah, karena hal ini mempermudah proses pengantaran mereka, situasi yang berbeda terjadi saat cuaca buruk. Cuaca juga berdampak pada efektivitas pengemudi GRAB dalam mengantarkan barang, sebab dapat memperlambat perjalanan, otomatis mengurangi jumlah pesanan yang bisa diselesaikan dalam sehari.

Sebagai salah satu platform *ride-hailing* terkemuka di Asia Tenggara, GRAB telah mengalami pertumbuhan yang signifikan di Indonesia, termasuk di Provinsi Bali yang memiliki mobilitas masyarakat dan turis yang tinggi. Tingkat mobilitas yang tinggi ini juga terlihat dari jumlah motor di Bali yang terus meningkat setiap tahun. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Bali, total kendaraan bermotor di Bali mencapai jutaan unit, dengan sepeda motor menjadi jenis kendaraan utama yang digunakan masyarakat (Wibawa & Budiasa, 2018).

Menurut Darmawan (2023), dengan adanya layanan ini, masyarakat dan pengunjung kini bisa memesan transportasi dengan cepat melalui aplikasi, tanpa perlu bernegosiasi atau mencari kendaraan di luar. Pulau Bali memiliki sembilan Kabupaten yang tersebar luas dengan jumlah mobilitas pariwisata masing-masing kabupaten yang padat, dimana salah satu kabupaten dengan jumlah mobilitas pariwisata yang tinggi adalah kabupaten Badung. Kabupaten Badung merupakan salah satu sentra pariwisata dengan kunjungan wisatawan yang cukup padat di Bali. Hal tersebut bisa terlihat dari jumlah mobilitas tahunan di Bali dimana

kabupaten Badung memiliki jumlah kunjungan wisatawan terbanyak jika dibandingkan dengan kabupaten yang lain:

Tabel 1. Jumlah perjalanan wisatawan di Bali menurut Kabupaten tahun 2024.

Kabupaten/Kota	Jumlah
Badung	6.745.502
Denpasar	4.478.649
Buleleng	2.270.462
Gianyar	2.193.135
Karangasem	1.972.943
Tabanan	1.920.249
Bangli	1.079.658
Klungkung	1.037.570
Jembrana	946.771
TOTAL	22.644.939

Sumber: BPS Provinsi Bali, 2025.

Berdasarkan tabel, Kabupaten Badung mempunyai tingkat mobilitas tertinggi di Bali. Hal tersebut didukung oleh pariwisata globalnya yang variatif dan menarik, meski pergerakannya fluktuatif mengikuti musim liburan. Sebaliknya, Kota Denpasar lebih fokus pada mobilitas lokal (komuter) sebagai pusat pemerintahan. Hal ini menjadikan Badung jadi destinasi utama wisatawan untuk liburan (Sisiopiku & Akin, 2021).

Mobilitas dan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Bali sangat didukung oleh infrastruktur transportasi, yang membantu wisatawan menjelajahi berbagai wilayah yang ada di Provinsi Bali. Dengan infrastruktur transportasi yang benar-benar memadai membuat jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Bali sendiri cukup tinggi.

Tabel 2. Jumlah kendaraan berdasarkan jenisnya di Provinsi Bali, tahun 2021-2024.

Jenis Kendaraan	2021	2022	2023	2024
Bus	8.911	11.257	11.584	15.981
Truk	159.003	171.603	176.882	188.199
Sepeda Motor	3.877.595	4.079.617	4.303.266	4.528.734
Mobil	465.282	493.887	524.619	544.640

Sumber: BPS Provinsi Bali, 2025.

Berdasarkan tabel, sepeda motor menjadi jenis transportasi darat yang paling banyak digunakan dan menjadi opsi utama bagi masyarakat dalam aktivitas sehari-hari. Besarnya minat ini mencerminkan betapa akrabnya masyarakat dengan kegunaan sepeda motor, yang tidak hanya berfungsi untuk mobilitas individu, tetapi juga dimanfaatkan sebagai alat untuk mendapatkan penghasilan (Pynatih *et al*, 2022)

Mobilitas masyarakat dan pengunjung yang tinggi menciptakan kebutuhan besar akan layanan transportasi *online*, sehingga memberikan peluang yang lebih bagi individu untuk berprofesi sebagai *driver* GRAB-Bike. Situasi ini menjadikan Kabupaten Badung sebagai lokasi yang ideal untuk meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* GRAB-Bike. Banyaknya *driver* yang beroperasi dan besarnya potensi permintaan jasa transportasi

online menghasilkan variasi pendapatan yang dipengaruhi oleh berbagai elemen, seperti umur, jam kerja, kondisi cuaca, dan fitur GRAB Hemat. Dengan demikian, Kabupaten Badung dipilih sebagai tempat penelitian karena dipandang mampu mencerminkan dinamika ekonomi transportasi *online* di kawasan dengan aktivitas pariwisata dan mobilitas yang tinggi (Putriasih & Giantari, 2021).

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini berbentuk kuantitatif dan bersifat asosiatif yang terdiri dari 4 variabel bebas yaitu umur, jam kerja, kondisi cuaca, fitur GRAB-Hemat, dan 1 variabel terikat yaitu pendapatan *driver* GRAB-Bike. Lokasi penelitian ini dilakukan di Kabupaten Badung. Subyek dalam penelitian ini adalah faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* GRAB-Bike seperti umur, jam kerja, kondisi cuaca, fitur GRAB-Hemat dan Obyek dalam penelitian ini adalah *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung.

Pada penelitian ini, jenis data yang digunakan adalah data kuantitatif yaitu berupa data kualitatif yang diangkakan yang terdiri dari umur, jam kerja, kondisi cuaca dan fitur GRAB-Hemat *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Bali, dan data kualitatif yaitu data yang berisi teori-teori mengenai komisi pendapatan, transportasi, sektor informal dan teori pendapatan. Penelitian ini menggunakan data primer yang terdiri dari data umur, jam kerja, kondisi cuaca dan fitur GRAB-Hemat *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah *driver* GRAB-Bike yang bekerja di Kabupaten Badung.

Pengumpulan data dilakukan dengan 2 cara yaitu: Metode penyebaran kuisisioner, merupakan Teknik pengumpulan data yang dilaksanakan dengan terencana yang berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah dipersiapkan. Peneliti melakukan pengumpulan data berdasarkan pada kuisisioner yang telah disusun sebelumnya oleh peneliti terkait dengan variabel-variabel yang diperlukan. Metode observasi yaitu metode pengumpulan data yang digunakan untuk melengkapi data dengan melihat dan mencermati secara langsung ke objek yang akan diteliti. Teknik pengumpulan data observasi tidak hanya berkomunikasi pada orang tetapi juga objek-objek yang lain. Pengumpulan data dalam penelitian ini juga dilakukan dengan cara mencatat, mengamati, serta mempelajari uraian dan buku-buku, artikel, serta karya tulis ilmiah seperti jurnal, dan dokumen-dokumen lainnya

Teknik analisis data penelitian ini dilakukan dengan beberapa teknik. Pertama, uji asumsi klasik untuk menguji layak atau tidaknya model regresi dan untuk mengidentifikasi adanya pelanggaran asumsi klasik. Uji normalitas, heteroskedastisitas, dan multikolinearitas merupakan jenis uji asumsi klasik yang digunakan untuk membangun model regresi dalam

penelitian ini. Kedua, analisis regresi linear berganda dengan metode regresi linier berganda (*Ordinary Least Square*) dengan fungsi = f (jam kerja, umur, kondisi cuaca, fitur GRAB Hemat). Ketiga, Uji F untuk mengetahui pengaruh variabel bebas dan variabel terikat secara simultan atau signifikan. Keempat, uji t digunakan untuk menguji keterkaitan antar masing-masing variabel bebas.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kabupaten Badung merupakan salah satu dari 9 (sembilan) kabupaten dan/atau kota yang terdapat di Provinsi Bali dan terletak di tengah-tengah Pulau Bali membujur dari utara sampai ujung Selatan. Batas-batas wilayah administrasi Kabupaten Badung, yaitu pada bagian utara berbatasan dengan Kabupaten Buleleng, bagian barat berbatasan dengan Kabupaten Tabanan, sedangkan pada bagian timur berbatasan dengan Kabupaten Bangli, Bannyar, serta Kota Denpasar. Kabupaten Badung terbagi atas 6 (enam) wilayah kecamatan dengan 62 desa/kelurahan, 122 Desa Adat, dan 373 banjar dinas serta 164 lingkungan definitive.

Kabupaten Badung merupakan salah satu wilayah dengan jumlah penduduk yang cukup besar di Provinsi Bali. Selain jumlah penduduk yang besar, Badung juga mengalami pertumbuhan wilayah yang cepat, terutama di daerah selatan. Banyak orang dari luar daerah datang ke Badung untuk bekerja di sektor pariwisata, perhotelan, dan jasa lainnya. Kondisi ini menunjukkan bahwa Badung merupakan wilayah yang dinamis dan terbuka, dengan Tingkat mobilitas penduduk yang tinggi. Hal ini juga berdampak pada meningkatnya kebutuhan layanan transportasi online seperti GRAB, yang digunakan oleh penduduk lokal maupun wisatawan.

Sejak diluncurkan pada tahun 2012 dan berekspansi ke seluruh penjuru wilayah di Indonesia sebagai aplikasi untuk memesan layanan angkutan dan kebutuhan berdasarkan permintaan, salah satunya wilayah Bali dengan pertumbuhan sektor pariwisata yang berkembang pesat dan kebutuhan masyarakat akan transportasinya. Kehadiran GRAB sesuai dengan minat masyarakat Badung dalam menggunakan teknologi. Distribusi mitra pengemudi GRAB di Kabupaten Badung cukup merata.

Karakteristik Responden

Umur

Tabel 3. Distribusi Responden Menurut Umur.

Umur (Tahun)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
21-25	2	2,0
26-30	13	13,3
31-35	40	40,8
36-40	28	28,6
41-45	13	13,3
46-50	2	2,0
TOTAL	98	100,0

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Berdasarkan data, kelompok umur yang paling dominan adalah 31-35 tahun dengan jumlah 40 orang (40,8), diikuti terbanyak ke dua yakni kelompok umur 36-40 tahun dengan jumlah 28 orang (28,6%). Dua kelompok usia ini tergolong usia dewasa produktif, dimana banyak individu di golongan ini pada umumnya berada dalam fase stabilitas karier, pernikahan dan memiliki anak. Dan kelompok 46–50 tahun hanya mencakup 2 orang (2 %).

Jam Kerja

Merupakan periode waktu dimana suatu individu atau pekerja aktif melakukan kegiatan pekerjaan atau bekerja. Dalam hal ini, jam kerja merupakan waktu yang *driver* GRAB-Bike gunakan untuk bekerja. Berdasarkan hasil tabulasi data jawaban responden tentang jam kerja yang dijawab oleh 98 orang responden, maka dapat dibuat tabulasi seluruh responden untuk masing-masing kategori.

Tabel 4. Distribusi Responden Menurut Jam Kerja.

Jam Kerja (Jam/Bulan)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
150-210	27	27,5
220-300	30	30,6
310-420	41	41,8
TOTAL	98	100,0

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Secara keseluruhan, distribusi jam kerja menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi bekerja lebih dari 220 jam per bulan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa aktivitas sebagai pengemudi GRAB-Bike di Kabupaten Badung didominasi oleh pengemudi dengan jam kerja tingkat menengah hingga tinggi.

Kondisi Cuaca

Merupakan kondisi lingkungan yang *driver* lebih sering hadapi ketika sedang mengantar penumpang maupun mengantar barang, baik ketika kondisi cuaca sedang cerah maupun sedang hujan. Berdasarkan hasil tabulasi data Jawaban dengan model *dummy* mengenai kondisi cuaca yang dijawab oleh 98 prang responden, maka dapat dibuat tabulasi seluruh responden untuk masing masing kategori:

Tabel 5. Distribusi Responden Menurut Kondisi Cuaca.

Kondisi Cuaca	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
Hujan/Cuaca Buruk	28	28,6
Cerah/Tidak Hujan	70	71,4
TOTAL	98	100,0

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Berdasarkan Tabel 4.4, diketahui mayoritas responden bekerja dalam cuaca cerah/tidak hujan, yakni sebanyak 70 orang (71,4%), sementara responden yang lebih sering bekerja di cuaca hujan berjumlah 28 orang (28,6%).

Fitur Grab-Hemat

merupakan layanan dengan penawaran harga yang lebih murah yang diberikan GRAB oleh para pengguna dan bagi para *driver* GRAB, fitur ini bersifat opsional dimana *driver* bisa memilih untuk mengaktifkan fitur ini atau tidak di aplikasi GrabDriver. Berdasarkan hasil tabulasi data jawaban responden dengan model *dummy* mengenai umur yang dijawab oleh 98 prang responden, maka dapat dibuat tabulasi seluruh responden untuk masing masing kategori:

Tabel 6. Distribusi Responden Menurut Fitur GRAB-Hemat.

Bergabung Di Fitur GRAB-Hemat	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
Bergabung	82	83,7
Tidak bergabung	16	16,3
TOTAL	98	100,0

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Berdasarkan Tabel 4. 5, terlihat bahwa mayoritas responden telah bergabung dalam fitur GRAB-Hemat, yaitu sebanyak 82 orang (83,7%), sementara responden yang tidak bergabung jumlahnya hanya 16 orang (16,3%). Tingginya jumlah driver yang ikut serta dalam fitur GRAB-Hemat menunjukkan bahwa para *driver* cenderung memanfaatkan semua kesempatan yang ada untuk mendapatkan pesanan, terutama di saat kondisi ekonomi yang sedang sulit. Saat daya beli masyarakat berkurang, konsumen cenderung memilih layanan dengan harga lebih rendah, sehingga fitur GRAB-Hemat menjadi lebih banyak digunakan.

Pendapatan

Pendapatan merupakan rata-rata penghasilan bersih yang didapatkan oleh *driver* GRAB-Bike dalam kurum waktu satu bulan. Berdasarkan hasil tabulasi data yang didapat dari 98 orang responden, maka diperoleh tabulasi seluruh responden yang dapat dilihat pada tabel.

Tabel 7. Distribusi Penadapatan *Driver* GRAB-Bike.

Pendapatan (Rp/Bulan)	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
<=Rp 1.000.000	0	0,0
Rp 1.100.000-1.500.000	12	12,2
Rp 1.600.000-2.000.000	45	45,9
Rp 2.500.000-3.000.000	29	29,6
>Rp 3.000.000	12	12,2
TOTAL	98	100,0

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Berdasarkan data tersebut terlihat bahwa terdapat perbedaan pendapatan di antara *driver*, baik yang memiliki pendapatan rendah maupun tinggi. Menarik untuk dicatat bahwa tidak ada responden yang memiliki pendapatan di bawah Rp1.000.000 per bulan, yang menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai *driver* GRAB-Bike masih dapat memberikan penghasilan minimum yang cukup stabil, meskipun dalam kondisi cuaca yang kurang menguntungkan dan situasi ekonomi yang sulit. Secara umum, distribusi pendapatan tersebut menunjukkan bahwa mayoritas *driver* berada pada tingkat pendapatan menengah.

Analisis Regresi Linear Berganda

Pengaruh umur (X1), jam kerja (X2), kondisi cuaca (X3), dan fitur GRAB-Hemat (X4) terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike ($\hat{Y}$) di Kabupaten Badung memiliki persamaan regresi sebagai berikut dengan sampel sebanyak 98 responden:

Tabel 8. Hasil Regresi Linear Berganda.

Variabel	unstandardized coefficients		standardized coefficients	t	sig.
	B	Beta	Beta		
(Constan)	-1073864,876	264528,933		-4,060	0,000
Umur (X1)	57624,534	12730,396	,421	4,527	0,000
Jam kerja (X2)	4115,547	725,679	,532	5,671	0,000
Kondisi Cuaca(X3)	43627,951	50962,021	,031	,856	0,394
FiturGRAB-Hemat(X4)	66832,586	64669,424	,039	1,033	0,304

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Dari hasil pengujian pada Tabel 4.9, maka persamaan regresi yang terbentuk adalah sebagai berikut:

$$Y = -1073864,876 + 57624,534 (X1) + 4115,547 (X2) + 43627,951 (X3) + 66832,586 (X4)$$

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Tabel 9. Hasil Uji Normalitas.

<i>One Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i>		
<i>Unstandardized Residual</i>		
N		98
<i>Normal Parameters</i>	<i>Mean</i>	0.0000000
	<i>Std Deviation</i>	212524,8114
<i>Most Extreme Differences</i>	<i>Absolute</i>	0,096
	<i>Positive</i>	0,066
	<i>Negative</i>	-0,096
<i>Test Statistic</i>		0,096
<i>Asymp. Sig (2-tailed)</i>		0,27
<i>Test Distribution Is Normal</i>		

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Tabel 8 menunjukkan bahwa nilai probabilitas signifikansi atau koefisien *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar $0,27 > 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal.

Uji Multikolinearitas

Tabel 10. Hasil Uji Multikolinearitas.

Model	Coefficients	
	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
(Constant)		
Umur(X1)	0,133	7,535
Jamkerja(X2)	0,130	7,674
Kondisicuaca(X3)	0,871	1,148
FiturGRAB-Hemat(X4)	0,802	1,247

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Hasil uji multikolinearitas yang disajikan dalam Tabel 10 menunjukkan nilai *tolerance* yang dibawah 1 dan VIF yang di bawah 10. Hasil tersebut menunjukkan bahwa variabel terbebas dari multikolinearitas.

Uji Heterokedastisitas

Tabel 11. Hasil Uji Heterokedastisitas.

Variabels	Unstandarized		Standarized Coefficients	t	Sig.
	B	Beta	Beta		
(Constant)	1055529,912	126700,787		8,331	0,092
Umur(X1)	-43166,200	6097,447	-1,605	-7,079	0,138
Jamkerja(X2)	2198,360	347,577	1,447	6,325	0,307
Kondisicuaca(X3)	-62885,969	24409,156	-0,228	-2,576	0,234
FiturGRAB-Hemat(X4)	-24195,988	30974,558	-0,72	-0,781	0,405

Dependent Variabel Abs RES

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Berdasarkan hasil pada Tabel 11, diketahui bahwa hasil uji tersebut, seluruh variabel bebas lebih besar dari 0.05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas dalam model regresi.

Uji Signifikan Simultan (Uji F)

Uji F digunakan ntuk mengetahui apakah seluruh variabel independen secara bersama-sama (simultan) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

Tabel 12. Hasil Uji F.

ANOVA					
Model	Sum of Squares	df	Mean Squares	F	Sig.
Regression	3,663	4	9,158	194,396	0,000
Residual	4,381	93	4,711		
Total	4,101	97			

Sumber: Data Primer Diolah, 2026.

Uji Hipotesis (Uji t)

Uji t digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara parsial terhadap variabel terikat atau pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat dengan asumsi variabel bebas lain konstan.

Pengujian Pengaruh Variabel Umur Terhadap Pendapatan driver GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Bali.

Dengan taraf nyata $\alpha = 0,05$. Berdasarkan nilai signifikansi diperoleh melalui SPSS sebesar 0,000, $\text{sig } t1 = 0,000 < \alpha = 0,05$, berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima, yang menandakan umur secara parsial berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali. Dengan koefisien $X1 = 57624,534$ dan bernilai positif,

Pengujian Pengaruh Variabel Jam Kerja Terhadap Pendapatan Driver GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali.

Dengan taraf nyata $\alpha = 0,05$. Berdasarkan nilai signifikansi diperoleh melalui SPSS sebesar 0,000, $\text{sig } t2 = 0,000 < \alpha = 0,05$, berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima, yang menandakan jam kerja secara parsial berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali. Dengan koefisien $X2 = 4115,547$ dan bernilai positif,

Pengujian Pengaruh Variabel Kondisi Cuaca Terhadap Pendapatan Driver GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali.

Dengan taraf nyata $\alpha = 0,05$. Berdasarkan nilai signifikansi diperoleh melalui SPSS sebesar 0,394, $\text{sig } t3 = 0,394 > \alpha = 0,05$, berarti H_0 diterima dan H_1 ditolak, yang menandakan kondisi cuaca secara parsial tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali. Dengan koefisien $X3 = 43627,951$ dan bernilai positif,

Pengujian Pengaruh Variabel Fitur GRAB-Hemat Terhadap Pendapatan Driver GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali.

Dengan taraf nyata $\alpha = 0,05$. Berdasarkan nilai signifikansi diperoleh melalui SPSS sebesar 0,304, $\text{sig } t4 = 0,304 > \alpha = 0,05$, berarti H_0 diterima dan H_1 ditolak, yang menandakan fitur GRAB-Hemat secara parsial tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali. Dengan koefisien $X4 = 66832,586$ dan bernilai positif,

Pembahasan

Pengaruh Umur, Jam Kerja, Kondisi cuaca dan Fitur GRAB-Hemat Secara Simultan Terhadap Pendapatan Driver GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali.

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 12 diperoleh uji f dengan signifikansi sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Memiliki arti variabel Umur, Jam Kerja, Kondisi Cuaca, dan Fitur GRAB-Hemat simultan terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali.

Pendapatan seseorang dalam pekerjaan informal seperti *driver* ojek online dipengaruhi oleh seberapa banyak dan seberapa lama suatu individu bekerja (jam kerja). Pada penelitian ini diketahui bahwa jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali. Jika terjadi peningkatan jam kerja, maka dapat meningkatkan pendapatan *driver* GRAB-Bike.

Faktor kedua dalam penelitian ini, yaitu umur. Umur dapat dijadikan tolak ukur untuk melihat aktivitas seseorang dalam melakukan suatu pekerjaan. *Driver* GRAB-Bike yang masih tergolong umur produktif diyakini dapat bekerja secara maksimal sehingga pendapatannya semakin meningkat. Menurut teori produktivitas kerja yang menyebutkan bahwa pada usia lanjut, seseorang mengalami penurunan kemampuan fisik dan daya tahan (Ilmarinen, 2001).

Kondisi cuaca menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi Keputusan *driver* untuk onbid atau tidak. Referensi *driver* dalam bekerja dalam kondisi cuaca berbeda-beda, ada yang lebih memilih onbid ketika cuaca sedang cerah dibanding ketika cuaca hujan, begitu pula sebaliknya. Dengan demikian, adanya variabel kondisi cuaca dalam model regresi juga memainkan peran penting dalam menjelaskan variasi pendapatan pengemudi GRAB-Bike ketika digabungkan dengan variabel independen lain.

Fitur GRAB-Hemat lebih berfungsi sebagai tambahan dalam sistem kerja *driver* daripada menjadi faktor utama yang langsung mempengaruhi tingkat pendapatan. Dengan kata lain, berdasarkan hasil uji f, dapat disimpulkan bahwa fitur GRAB-Hemat masih relevan dalam model regresi sebagai variabel independen yang berpengaruh secara bersamaan terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike, meskipun variabel ini tidak menunjukkan dampak yang signifikan, ini menunjukkan bahwa fitur GRAB-Hemat memberikan kontribusi dalam model secara keseluruhan melalui interaksinya dengan variabel independen lainnya.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang telah dijelaskan sebelumnya, maka dapat ditarik Kesimpulan, sebagai: Umur, jam kerja, kondisi cuaca dan fitur GRAB-Hemat berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike Kabupaten Badung, Provinsi Bali; Umur dan jam kerja berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali. . Umur produktif cenderung memiliki keunggulan bekerja dalam waktu panjang, memiliki ketahanan lebih terhadap tekanan pekerjaan di jalanan, serta cenderung lebih optimal dalam menggunakan fitur-fitur aplikasi, dan Kebebasan yang diberikan oleh GRAB dalam menentukan jam kerja menjadi peluang bagi *driver* untuk mengatur sendiri ritme kerja mereka sesuai dengan target pendapatan yang ingin dicapai. Sedangkan kondisi cuaca dan fitur GRAB-Hemat berpengaruh positif namun tidak signifikan secara parsial terhadap pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung, Provinsi Bali. bahwa faktor cuaca bukanlah penentu utama yang secara langsung mempengaruhi pendapatan *driver* GRAB-Bike di Kabupaten Badung. Meskipun ada kemungkinan bahwa cuaca memengaruhi pola permintaan transportasi secara teoritis, dan meskipun fitur GRAB-Hemat secara teoritis memiliki potensi untuk memengaruhi dinamika permintaan layanan transportasi *online*, dalam praktiknya, pengaruh tersebut tidak cukup kuat untuk secara langsung mempengaruhi tingkat pendapatan.

Berdasarkan hasil penelitian dan simpulan, maka saran yang dapat disampaikan adalah sebagai berikut, Bagi *driver* disarankan untuk mengoptimalkan alokasi jam kerja mereka. *Driver* dapat menyusun strategi dengan berfokus pada jam-jam sibuk (*peak hours*) di kawasan Kabupaten Badung, seperti waktu keberangkatan/kepulangan kerja serta puncak aktivitas wisatawan, guna memaksimalkan perolehan pesanan dalam durasi kerja yang lebih efektif dan untuk mempersiapkan perlengkapan keselamatan kerja yang memadai (seperti jas hujan berkualitas dan kondisi kendaraan yang prima). Hal ini penting agar *driver* yang berada di usia produktif tetap dapat beroperasi dengan aman saat cuaca buruk demi menangkap peluang lonjakan permintaan konsumen, tanpa mengorbankan keselamatan fisik mereka. Bagi pemerintah khususnya Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan Dinas Perhubungan Provinsi Bali/Kabupaten Badung harus memperketat pengawasan dan menindak tegas implementasi tarif dari aplikasi transportasi *online* yang terindikasi melanggar batas maksimal potongan komisi 20% seperti yang diatur dalam regulasi resmi, serta disarankan untuk menyediakan fasilitas ruang tunggu atau tempat pemberhentian sementara (*shelter*) resmi bagi ojek *online* di titik-titik pusat pariwisata yang padat. Hal ini tidak hanya membantu para *driver* beristirahat dengan layak saat menghadapi kondisi cuaca ekstrem , tetapi juga membantu

mengurai kemacetan lalu lintas yang sering kali menghambat efisiensi operasional dan waktu perjalanan *driver*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, S. (2000). *Manajemen transportasi* (Cetakan pertama, edisi kedua). Ghalia Indonesia.
- Abil, M., & Rahmini, N. (2021). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Grab-Bike di Kota Banjarmasin. *Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan*, 171–179. <https://doi.org/10.20527/jiep.v4i1.3551>
- Agustin, A. (2017). Persepsi masyarakat terhadap penggunaan transportasi online (Go-Jek) di Surabaya. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*, 2–18.
- Alicia Diahwahyuningtyas, I. E. (2025, April 19). Ramai soal tarif Grab hemat disebut disubsidi oleh "driver", ini tanggapan Grab. *Kompas.com*.
- Aptaguna, A., & Pitaloka, E. (2016). Pengaruh kualitas layanan dan harga terhadap minat beli jasa Go-Jek. *Widyalyoka Jurnal*, 49–56. <https://doi.org/10.36262/widyakala.v3i0.24>
- Astri, A. K. (2017). *Pengaruh sharing economy, sistem bagi hasil, dan flexitime terhadap intensi pengemudi Go-Jek Jakarta Pusat dengan efektivitas sebagai variabel intervening*. Universitas Diponegoro.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2023). *Jumlah kendaraan bermotor menurut kabupaten/kota dan jenis kendaraan di Provinsi Bali (unit)*, 2023. Badan Pusat Statistik Provinsi Bali.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2024). *Jumlah perjalanan wisatawan nusantara menurut kabupaten/kota tujuan (perjalanan)*, 2024. Badan Pusat Statistik Provinsi Bali.
- Bokanyi, E., & Hannak, A. (2019). *Ride-share matching algorithms generate income inequality*. Cornell University.
- Cahyadi, D. (2017). *Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver ojek online*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya Malang.
- Dani Oktavian, M., Pratiwi, P. T., Safiri, R. A., & Hadiana, S. C. (2023). Pengaruh ojek online: Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Gojek dan Grab di Kota Yogyakarta tahun 2023 dengan metode kualitatif. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 195–204. <https://doi.org/10.30640/akuntansi45.v4i1.1159>
- Daulay, M. (2020). *Pengaruh jam kerja fleksibel dan motivasi kerja terhadap work-life balance pada pengemudi Gojek di Jakarta*. Universitas Pertamina.
- Dewantara, M. H. (2020). Peran Gojek sebagai akses publik wisatawan di Bali dan pelopor ekonomi kreatif. *Jurnal Master Pariwisata*, 541–556. <https://doi.org/10.24843/JUMPA.2020.v06.i02.p14>
- Dwijayanti, M., & Jember, M. (2021). Dampak ojek online terhadap jam kerja dan pendapatan ojek di Kota Denpasar. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 3247–3278.
- Egeten, S. R., Rorong, I. P., & Sumual, J. (2022). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Grab Bike di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 35–46.

- Fahrudin, I., Munir, M., & Yuliana, I. (2023). Pengaruh kinerja driver terhadap pendapatan dengan variabel usia sebagai moderasi. *Jurnal Ilmu Ekonomi UMM Journal*, 294–318. <https://doi.org/10.22219/jie.v7i02.23150>
- Ghozali, I. (2013). *Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 21 update PLS regresi*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Giri, P. C., & Dewi, M. H. (2017). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Go-Jek di Kota Denpasar, Bali. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 948–975.
- Grab. (n.d.). *Tentang Grab*. <https://www.grab.com>
- Indrayani, N. W., & Dewi, M. H. (2023). Analisis pendapatan driver Gojek pada masa new normal di Kota Denpasar. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 797–816.
- Jacqui, B. (2023). Reformasi reversal: Structural drivers of democratic decline in Jokowi's middle-income Indonesia. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 341–364. <https://doi.org/10.1080/00074918.2023.2286020>
- Jati, B. W. (2019). *Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver ojek online di Kabupaten Situbondo*. Universitas Jember.
- Jatmiko, L. D. (2025, April 21). Grab tegaskan program GrabBike hemat bersifat opsional bagi mitra driver. *Bisnis Tekno*.
- Julaini, A. Z. (2015). Analisis permintaan dan penawaran tenaga kerja pada sektor pertanian di Provinsi Aceh. *Jurnal Ilmiah Agrisepe*, 16(1).
- Keban, Y., Hernawan, A., & Novianto, A. (2021). *Menyoal kerja layak dan adil*. IGPA Press.
- Keiku, A. N., Harsono, & Hartanto, A. D. (2020). Pengaruh modal, usia, dan pendidikan terhadap pendapatan pelaku usaha skala mikro (Studi pedagang kaki lima di Kelurahan Gading Kasri, Kota Malang). *Journal of Regional Economics Indonesia*, 48–72. <https://doi.org/10.26905/jrei.v1i1.4761>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP Tahun 2022 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan aplikasi*.
- Mankiw, N. G. (2003). *Teori makroekonomi* (Edisi kelima). Erlangga.
- Mankiw, N. G. (2011). *Principles of economics (Pengantar ekonomi mikro)*. Salemba Empat.
- Mardatillah, M., Junaidi, & Umiyati, E. (2018). Determinan pendapatan driver Go-Jek di Kota Jambi. *E-Jurnal Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan*, 92–102. <https://doi.org/10.22437/jels.v7i2.11933>
- Motlagh, S. O., & Vela, A. E. (2019). *Inferring demand from partially observed data to address the mismatch between demand and supply of taxis in the presence of rain*. Department of IEMS, University of Central Florida.
- Murwanti, N. R. (2021). *Analisis perbandingan antara pendapatan driver Gojek full time dan upah minimum kota di Kota Tanjungpinang*. STIE Pembangunan Tanjung Pinang.
- Mutiah, N. A. (2022). *Analisis alih perusahaan driver transportasi online di Kota Makassar (Studi kasus: Driver Gojek menjadi driver Grab)*. Universitas Hasanuddin.

- Noeraini, A. A. (2015). Ekonomi informal di Indonesia: Suatu tinjauan pustaka. *Sustainable Competitive Advantage (SCA)*, 5(1), 16–34.
- Nurjanah, N., Istan, M., & Andriko, A. (2023). *Pengaruh fluktuasi harga, kualitas produk dan cuaca terhadap pendapatan petani karet di Kelurahan Muara Kulam*. Institut Agama Islam Negeri Curup.
- Oktavian, M. N., Pertiwi, P. T., Safitri, R. A., & Hedian, S. C. (2023). Pengaruh ojek online: Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Gojek dan Grab di Kota Yogyakarta tahun 2023 dengan metode kualitatif. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Universitas 45 Surabaya*, 195–204. <https://doi.org/10.30640/akuntansi45.v4i1.1159>
- Oswaldo, I. G. (2022, September 14). Jangan kaget tarif ojol naik, ini daftar harga terbarunya. *Detik Finance*.
- Perangin, T. (2018). *Pengaruh kualitas pelayanan dan loyalitas pelanggan terhadap pendapatan mitra Gojek Medan periode 2017–2018*. Universitas HKBP Nommensen.
- Pratiwi, U. (2021). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Go-Ride pada masa pandemi Covid-19 di Gorontalo. *E-Jurnal Al-Buhuts*, 35–51. <https://doi.org/10.30603/ab.v17i1.2234>
- Putra, I. W., & Dewi, N. M. (2022). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pelaku usaha informal di Kelurahan Jimbaran, Kabupaten Badung. *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 2021–2029.
- Pynatih, N. M., Aryawan, M. G., & Sudana, S. (2021). Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Go-Jek di Kabupaten Tabanan. *Majalah Ilmiah Universitas Tabanan*, 140–147.
- Rahayu, F. (2020). *Relasi ekonomi bisnis transportasi online perspektif Islamic sharing economy*. IAIN Purwokerto.
- Rahayu, R. (2025, Mei 20). Menhub respons desakan pengemudi ojol agar komisi turun jadi 10 persen. *Tempo*.
- Rahmawati, R. D. (2018). *Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver GrabCar di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Ramadhan, D., & Wibowo, Y. (2025). Faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi ojek online. *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 257–269.
- Safitri, F. N. (2022). *Pengaruh jam kerja terhadap tingkat pendapatan ojek online (Grab) di Kota Palopo*. IAIN Palopo.
- Sahadewa, A. A., Budi Apsari, P., & Widayarsi Wijaya, P. (2024). Analysis of factors affecting fatigue level of online motorcycle taxi drivers in Denpasar City. *Jurnal Profesi Medika: Jurnal Kedokteran dan Kesehatan*, 215–224.
- Schwellnus, C., Geva, A., Pak, M., & Veiel, R. (2019). *Gig economy platforms: Boon or bane?* OECD Economics Department Working Papers.
- Shoja Rani, B. (2018). Socio-economic analysis of Uber taxi drivers in Kerala. *Shanlax International Journal of Economics*, 1–4.
- Simanjuntak, P. J. (1985). *Pengantar ekonomi sumber daya manusia*. Lembaga Penerbit FE-UI.

- Siregar, R., & Majid, S. A. (2023). Pembangunan ekonomi dalam perspektif Islam. *Jurnal Ekonomi dan Manajemen Teknologi*, 71–82.
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sukirno, S. (2006). *Teori pengantar mikro ekonomi*. Raja Grafindo Persada.
- Sumit, A., Diao, M., Pan, J., & Sing, T. F. (2013). *Labor supply decisions of Singaporean cab drivers*. National University of Singapore.
- Tumuwe, R. (2018). Pengguna ojek online di kalangan mahasiswa Universitas Sam Ratulangi Manado. *Holistik*, 1–19.
- Yogi Parthi Mulyani, A., & Ariastuti, L. (2024). Hubungan durasi kerja, beban kerja, dan perilaku safety riding terhadap kecelakaan lalu lintas ojek online Kota Denpasar. *Arc. Com. Health*, 669–686.
- Zeyn, E. A. (2020). *Register driver ojek online di Semarang: Studi kasus driver Grab-Bike*. Universitas Diponegoro.