

PENGARUH KOMPENSASI FINANSIAL TERHADAP MOTIVASI KERJA (Kasus Pada *Driver* Transportasi *Online*)

Dian Pane¹⁾, Andi Yahya¹⁾

¹⁾ Dosen Jurusan Administrasi Niaga Politeknik Negeri Ujung Pandang, Makassar

ABSTRACT

The research aim is to determine the influence financial compensation to work motivation. It is belong to online transportation driver cases. Using one of customer account application to collect the data through questionnaire and interview. The amount of the sample is 30 *drivers* by accidental sampling method. The data is analyzed by using smartpls 2.0 Verse. The result is divided into descriptive and inferencial statistic. The descriptive result shows that most of the drivers are male, productive ages, bugineese with normal time work and choose this job as the main job. Otherwise, inferencial statistic result shows that there is strong influences between the two variables. It shows that the lowest indicator of financial compensation is incentive payment and the highest is achievement payment.

Keywords: *Financial Compensation, Work Motivation, Online Transportation*

1. PENDAHULUAN

Industri transportasi *online* di Indonesia berkembang dengan cepat. Hasil penelitian terbaru dari Crossmedia Link mengatakan bahwa kini hampir setengah dari pengguna Internet di Indonesia menggunakan aplikasi transportasi *online*. Alasan utama melonjaknya penggunaan transportasi *online* ini adalah karena soal harga dan kenyamanan. Harga transportasi *online* non konvensional biasanya memang lebih murah dibandingkan dengan transportasi konvensional seperti taksi dan ojek pangkalan. Belum lagi banyaknya promo yang diberikan oleh penyedia layanan.

Berdasarkan hasil survei dari penelitian Crossmedia Link, 61% responden mengatakan bahwa layanan yang diberikan dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan serta efisiensi menjadi faktor yang paling penting dalam menggunakan transportasi *online*. Sekitar 58% responden juga menjawab menggunakan transportasi online karena alasan kemudahan dan kenyamanan saat memesan langsung dari ponsel mereka (teknournal.com, 2017).

Saat ini ada 3 pemain besar transportasi *online* non konvensional di Indonesia yaitu GO-JEK, Uber, dan Grab. Masing-masing memiliki armada tersendiri dengan jumlah yang cukup banyak dan menawarkan keuntungan tersendiri. Dari ketiga penyedia layanan transportasi *online* tersebut, GO-JEK adalah yang menunjukkan perkembangan paling pesat diikuti oleh Grab dan lalu Uber. Baik GO-JEK dan Grab memiliki pengguna loyal yang kuat dan biasanya penggunanya hanya menggunakan salah satu aplikasi tersebut. Namun, pengguna aplikasi transportasi *online* yang berganti-ganti penyedia layanan tidak sedikit. 30% responden menggunakan dua aplikasi dan 11% menggunakan tiga aplikasi. Mayoritas responden berpindah aplikasi dipengaruhi oleh faktor diskon yang diberikan oleh masing-masing penyedia layanan transportasi *online* (teknournal.com, 2017).

Tetapi kehadiran transportasi online tidak luput dari perdebatan. Pro kontra pendapat terus disuarakan lewat berbagai media. Kelompok yang mendukung beranggapan bahwa transportasi online menghadirkan terobosan baru yang mampu membuat perubahan dalam bertransportasi. Khususnya dalam hal kemudahan akses, tarif, kecepatan respon serta dianggap lebih nyaman dan aman. Bagi yang kubu kontra, kehadiran transportasi online dituding sebagai pemicu kecemburuan sosial transportasi konvensional seperti ojek pangkalan, taksi maupun angkutan umum. Transportasi online dituding ilegal karena tidak mengantongi ijin-ijin seperti layaknya moda transportasi lain (ylki.or.id, 2017)

Puncak dari kecemburuan ini adalah munculnya aksi-aksi penolakan dan mogok yang dilakukan oleh awak transportasi konvensional. Di Jakarta protes penolakan pernah terjadi dengan aksi mogok masal oleh awak transportasi konvensional pada Maret 2016. Paguyuban Pengendara Angkutan Darat (PPAD) mengklaim aksi tersebut diikuti oleh lebih dari 15.000 angkutan konvensional seperti taksi, metromini, kopaja, bajaj, dan angkot (ylki.or.id, 2017).

¹ Korespondensi penulis: Dian Pane, S.Sos., M.AB, researchpnupdp@gmail.com

Dukungan terhadap kehadiran transportasi online juga tak kalah ramai, kendati tidak dilakukan dengan cara turun ke jalan. Semakin banyak masyarakat yang mengunduh aplikasi transportasi online, baik dari android, windows maupun ios, menjadi salah satu bukti bahwa kehadirannya juga mendapat dukungan dan diterima oleh konsumen (ylki.or.id, 2017).

Disisi lain, di wilayah Makassar terjadi berbagai demonstrasi terkait penolakan transportasi online oleh angkutan umum seperti pete-pete, bentor, maupun ojek konvensional. Penolakan, demonstrasi bahkan sweeping tersebut tidak menghalangi animo masyarakat untuk menggunakan transportasi online begitupula dengan peminat dari masyarakat yang ingin berpenghasilan melalui transportasi online.

Hasil penelitian dari Pusat Kajian Komunikasi Universitas Indonesia (PUSKAKOM) tahun 2017 menemukan bahwa penghasilan bulanan pengemudi melampaui gaji karyawan (cnnindonesia.com,2017).

Berdasarkan dari wawancara awal peneliti terhadap driver transportasi online bahwa terdapat sistem reward dalam kompensasi yang diberikan oleh perusahaan transportasi online seperti sistem reward untuk menstimulus para driver dalam meningkatkan produktivitasnya. Setiap jenjang kinerja berimplikasi terhadap tingkat penerimaan bonus finansial yang diterima oleh para driver tersebut. Meskipun dalam prakteknya para driver menemui tantangan dan kesulitan untuk mencapai jenjang tertentu dalam sistem reward (bonus) yang disediakan oleh perusahaan transportasi online.

Berdasarkan fenomena tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti pengaruh kompensasi finansial terhadap motivasi bekerja pada salah satu perusahaan transportasi online dalam perspektif akun pelanggan. Penelitian ini merupakan *explanatory research* yaitu asosiatif yang bertujuan untuk mengetahui bagaimana kompensasi finansial memengaruhi motivasi kerja driver transportasi online. Tujuan jangka panjang yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah perusahaan transportasi online dapat melakukan improvisasi model kompensasi sehingga semakin meningkatkan motivasi dan produktivitas driver. Tujuan jangka pendek dari penelitian ini adalah menemukan indikator atribut kompensasi finansial yang lemah (*weak*) sehingga dapat dilakukan upaya peningkatan atau perbaikan oleh perusahaan transportasi online dan indikator yang dianggap paling memengaruhi motivasi driver.

Urgensi penelitian ini adalah bagi peneliti selanjutnya dapat mengembangkan penelitian terkait bidang sumber daya manusia pada salah satu unsur pendukung sektor agroindustri yaitu transportasi dan bagi driver transportasi online dapat memberikan usulan kepada perusahaan transportasi online terkait kompensasi finansial.

2. METODE PENELITIAN

Populasi dalam penelitian ini adalah driver transportasi online yang mengantarkan pelanggan pada bulan Maret-April tahun 2018 menggunakan metode *non probability sampling* karena populasi adalah populasi yang diteliti tidak diketahui sehingga sampel yang tepat dalam kondisi penelitian ini adalah *accidental sampling*, yaitu prosedur sampling yang memilih sampel dari orang atau unit yang paling mudah dijumpai atau diakses (Santoso dan Tjiptono, 2001). Ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 s/d 500 (Sugiyono, 2010) sehingga sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 30 *driver* transportasi online.

Tabel 1. Operasionalisasi Variabel

Variabel	Indikator
Kompensasi Finansial	1. Upah
	2. Pembayaran Prestasi
	3. Pembayaran Insentif
	4. Asuransi
Motivasi Kerja	1. Penghargaan
	2. Perhatian
	3. Persaingan
	4. Partisipasi
	5. Kebanggaan
	6. Hukuman

Penelitian ini mengumpulkan data melalui instrumen wawancara dan kuesioner. Kuesioner penelitian ini didesain dengan mengajukan sejumlah pertanyaan yang sesuai dengan indikator-indikator yang telah ditentukan terlebih dahulu seperti pada Tabel 1 Operasionalisasi Variabel. Setiap pertanyaan memiliki lima alternatif pilihan jawaban berdasarkan skala *Likert* maka dijabarkan menjadi indikator-indikator yang dapat

diukur sebagai titik tolak untuk membuat instrumen penelitian yang berupa pertanyaan atau pernyataan yang perlu dijawab oleh responden.

Butir pernyataan dinyatakan valid apabila skor komponen lebih besar dari nilai kriteria minimum 0,50 (Ghozali, 2005). Pengujian reliabilitas data dilakukan dengan menghitung *cronbach's alpha* dari masing-masing instrumen dalam satu variabel. Instrumen tergolong handal (*reliable*) apabila memiliki *Cronbach alpha* lebih dari 0,60 (Garson, 2016).

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu analisis statistik deskriptif dan analisis statistik inferensial. Statistik Deskriptif untuk mengungkapkan gambaran data yang telah dikumpulkan dari hasil wawancara dan pengisian kuesioner sedangkan statistik inferensial menggunakan *Partial Least Square (PLS)* dengan lima tahapan yaitu Pengukuran Model (*Outer Model*), Model Struktural (*Inner Model*), *Goodness of Fit*, Model Analisis Persamaan Struktural dan Pengujian Hipotesis (*Resampling Bootsraping*).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian deskriptif pada tabel 2 Profil Responden:

Tabel 2 Profil Responden

Jenis Kelamin		Usia		Asal Suku		Waktu Bekerja		Alasan menjadi Driver	
Laki Laki	70%	17-27 Thn	17%	Suku Bugis	50%	05.00-13.00	10%	Mata Pencaharian	53%
		>27-37 Thn	40%	Suku Makassar	37%	05.00-17.00	64%		
Wanita	30%	>37-47 Thn	33%	Suku Toraja	3%	05.00-20.00	37%	Jobside	30%
		>47 Thn	10%	Suku Lain	10%	05.00-23.00	30%	Cicilan Mobil	17%

Tabel 2 menggambarkan bahwa *driver* transportasi online dominan laki laki sebesar 70% , mayoritas usia *driver* adalah >27 tahun sampai dengan 37 tahun dengan asal suku adalah suku bugis. Kemudian *driver* rata-rata bekerja antara pukul 05.00-17.00. Adapun alasan mereka menjadi *driver* transportasi online adalah mereka menjadikannya sebagai mata pencaharian.

Tabel 3 Frekuensi

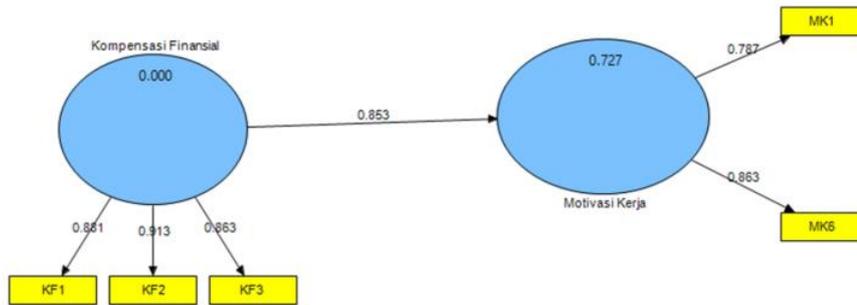
Variabel	Indikator	Skala 5	Skala 4	Skala 3	Skala 2	Skala 1
Kompensasi Finansial	Upah	7	17	4	1	1
	Pembayaran Prestasi	0	2	25	2	1
	Insentif	0	29	1	0	0
	Asuransi	0	0	0	0	30
Motivasi Kerja	Penghargaan	0	3	24	3	0
	Perhatian	0	0	0	22	8
	Persaingan	24	5	1	0	0
	Partisipasi	0	0	0	16	14
	Kebanggaan	1	6	21	2	0
	Hukuman	12	16	1	0	1

Tabel 3 menggambarkan bahwa pada variabel kompensasi finansial secara umum memuaskan dimana sebagian besar *driver* memilih skala 4 pada indikator upah dan insentif sementara indikator hukuman menjadi indikator yang paling rendah. Lebih lanjut variabel motivasi kerja secara umum menggambarkan cukup

termotivasi dimana sebagian besar *driver* memilih skala 3 pada indikator penghargaan dan kebanggaan sementara indikator terendah pada partisipasi.

Hasil penelitian inferensial sebagai berikut:

Hasil outer model menunjukkan nilai yang baik karena telah memenuhi nilai kritis >0,5 yaitu indikator upah (KF1) sebesar 0,881, indikator pembayaran prestasi (KF2) sebesar 0,913 dan indikator pembayaran insentif (KF3) sebesar 0,863 selanjutnya indikator penghargaan (MK1) sebesar 0,787 dan indikator hukuman (MK6) sebesar 0,863.



Gambar 1 Pengaruh Antar Variabel

Gambar 1 juga menunjukkan bahwa hubungan antara Kompensasi Finansial terhadap Motivasi Kerja sebesar 0,853 atau 85% kemudian nilai *Rsquare* sebesar 0,727 atau 73%. Nilai *Rsquare* menunjukkan bahwa Motivasi Kerja dipengaruhi oleh Kompensasi Finansial sebesar 73% sementara faktor-faktor lain yang mempengaruhi sebesar 27%.

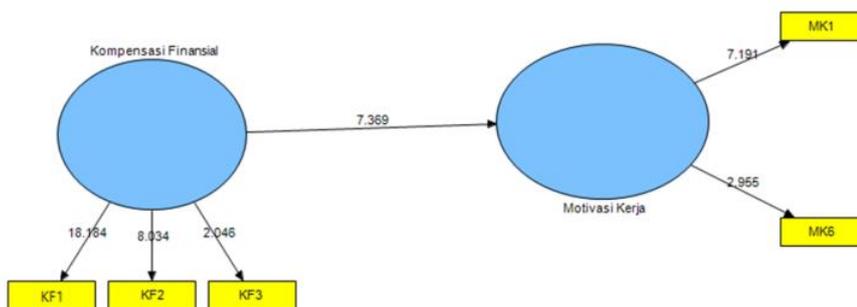
Dalam penelitian ini, jumlah data yang digunakan sebanyak 30, maka nilai titik persentase distribusi t diketahui dari nilai *df*-nya yang diperoleh dari perhitungan berikut:

$$df = N - k$$

$$df = 30 - 2 \quad df = 28$$

ket: N = Jumlah Sampel k = Jumlah Variabel dalam Penelitian

Sehingga *df* dalam penelitian ini adalah 28, karena itu dapat diketahui bahwa nilai *t*-tabel ($\alpha=5\%$) sebesar 2,048. Pada gambar 2 menunjukkan nilai *t*-hitung sebesar 7,369 artinya bahwa nilai *t*-hitung > *t*-tabel yang berarti bahwa Kompensasi Finansial memiliki pengaruh terhadap Motivasi Kerja.



Gambar 2 Hasil Pengujian T-Stat (T-hitung)

Pembahasan

Hasil statistik deskriptif menggambarkan bahwa profesi transportasi online di makassar didominasi oleh laki laki dengan rentang usia yang masih produktif serta mayoritas bersuku bugis. Hasil wawancara mendukung bahwa alasan mereka bergerak dibidang ini yang paling utama adalah faktor mata pencaharian. Salah satu *driver* mengungkapkan bahwa kebutuhan sehari-hari dapat terpenuhi dengan pekerjaannya sebagai *driver* salah satu transportasi online. Adapun pendapat yang lain menyebutkan bahwa alasan mereka berprofesi sebagai *driver* karena untuk menutupi cicilan kendaraan dan juga sebagai pekerjaan

sampingan. Mereka menekankan bahwa profesi ini cukup mampu untuk membantu mereka menyicil kendaraan. Sementara pekerjaan sampingan dilakukan oleh mahasiswa.

Hasil statistik inferensial menunjukkan bahwa variabel kompensasi finansial memiliki pengaruh terhadap motivasi kerja sebesar 73% .dan indikator yang paling tinggi dalam memengaruhi motivasi kerja adalah pembayaran prestasi sementara yang paling rendah adalah pembayaran insentif kemudian disusul oleh pembayaran upah. Berdasarkan hasil wawancara hal yang menarik para *driver* adalah insentif dan pembayaran prestasi, sementara upah relatif dianggap dalam batasan normal. Namun yang paling dikeluhkan oleh *driver* adalah masalah asuransi, selama ini kendaraan adalah tanggung jawab *driver* sendiri. Sehingga mereka berharap perusahaan turut berkontribusi terkait asuransi kendaraan maupun jiwa dari *driver* itu sendiri.

Selanjutnya hasil statistik inferensial pada variabel motivasi kerja menunjukkan bahwa yang membuat *driver* termotivasi dalam bekerja hanya dengan 2 alasan yang paling besar yaitu alasan penghargaan dan hukuman. Dari hasil wawancara menyebutkan bahwa *driver* bertahan dalam profesi ini karena penghargaan perusahaan terhadap kinerja mereka dihargai, kemudian *driver* juga memiliki kekhawatiran apabila akun mereka di *suspend* oleh pihak perusahaan. Dengan berbagai tingkatan hukuman tersebut, yang paling dikhawatirkan adalah di *suspend* tanpa pemulihan akun kembali oleh perusahaan transportasi online.

4. KESIMPULAN

Kesimpulan penelitian ini sebagai berikut:

- 1) Kompensasi Finansial berpengaruh terhadap Motivasi Kerja
- 2) Indikator yang paling rendah memengaruhi motivasi kerja *driver* transportasi online adalah pembayaran insentif
- 3) Indikator yang paling dominan dalam memengaruhi motivasi kerja *driver* transportasi online adalah pembayaran prestasi

5. DAFTAR PUSTAKA

- Garson, David G. 2016. *Partial Least Squares: Regression and Structural Equation Models*. USA: Statistical Publishing Associates.
- Ghozali, Imam. 2005. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan program SPSS*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Kamal, Bahri., Widiyanti Hesti. 2016. Pengaruh Gaji Terhadap Motivasi Kerja Karyawan Pada Spbn (Stasiun Pengisian Bahan Bakar Nelayan) Karya Mina Kota Tegal .E-Journal Vol 5 No. 2 E-ISSN 2614-056X
- Kuvåas , Bard. 2006. *J. Organiz. Behav.* 27, 365–385 (2006) *Work performance, affective commitment, and work motivation: the roles of pay administration and pay level*.
- Santoso, Tjiptono., 2001 *Riset Pemasaran Jasa*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Siagian, Sondang P., 2004. *Teori Motivasi dan Aplikasinya*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sugiyono, 2010. *Metode Penelitian Administrasi: dilengkapi dengan metode R & D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Suwati, Yuli. 2013. Pengaruh Kompensasi Dan Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada Pt. Tunas Hijau Samarinda. *eJournal Ilmu Administrasi Bisnis*, 2013, 1 (1): 41-55.

Sumber Internet:

http://global.liputan6.com/read/3262586/5-pernikahan-pangeran-dan-putri-kerajaan-yang-diwarnai-skandal?utm_source=lpfeed&utm_medium=lpfeed&utm_campaign=rss
diakses tanggal 11 Februari 2018

<http://megapolitan.kompas.com/read/2016/10/28/18163631/tidak.puas.dengan.manajemen.go-jek.puluhan.pengemudi.mengadu.ke.lbh.jakartadiakses> tanggal 11 Februari 2018

<http://theconversation.com/cerita-pengemudi-menguak-eksploitasi-di-gojek-grab-dan-uber-84599>diakses tanggal 11 Februari 2018