

## ANALISIS PERBANDINGAN PENDAPATAN OJEK KONVENSIONAL DAN OJEK ONLINE DI KOTA MANADO

**Mega Putri Watung<sup>1</sup> Debby Ch. Rotinsulu<sup>2</sup> Steeva Y. L. Tumangkeng<sup>3</sup>**  
<sup>1,2,3</sup> Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis,  
Universitas Sam Raturangi, Manado 95115, Indonesia  
Email: megawatung09@gmail.com

### ABSTRAK

Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana transportasi. Kemajuan dalam hal transportasi pun semakin nampak dengan kemunculan berbagai sarana transportasi umum serta kemudahan untuk mendapatkan alat transportasi. Adapun penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana perbedaan pendapatan antara Ojek Konvensional dan Ojek Online.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dengan menggunakan pengujian hipotesis Analisis Deskriptif dan Uji Beda Sampel Bebas (*independent sample t-test*).

Berdasarkan hasil output dari Uji Beda Sampel Bebas didapati bahwa nilai *t* hitung lebih kecil daripada *t* tabel ( $-13.492 < 2.002$ ) dan *P value* lebih kecil daripada  $\alpha$  0,05 ( $0.000 < 0.05$ ) yang artinya terdapat perbedaan nyata antara kedua jenis pendapatan tersebut, dimana bahwa Ojek Online memiliki pendapatan yang lebih tinggi daripada Ojek Konvensional

**Kata Kunci :** *Pendapatan, Transportasi, Ojek Konvensional, Ojek Online*

### ABSTRACT

*The economic development of a country or region is inseparable from the influence of the development of transportation facilities. Progress in terms of transportation is also increasingly apparent with the emergence of various public transportation facilities and the ease of getting transportation equipment. The research is to find out how the difference between conventional motorcycle taxi and online motorcycle taxi.*

*This research uses a descriptive method with a quantitative approach. The data used in this study are primary data by using hypothesis testing Descriptive Analysis and Independent Sample Difference Test (independent sample t-test).*

*Based on the output of the Independent Sample T-Test it was found that the calculated *t* value is smaller than *t* table ( $-13,492 < 2,002$ ) and the *P* value is smaller than  $\alpha$  0.05 ( $0,000 < 0.05$ ) which means that there are significant differences between the two types of income, where that online motorcycle taxi has a higher income than a conventional motorcycle taxi*

**Keywords :** *Income, transportation, conventional motorcycle taxi, online motorcycle taxi*

## I. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung diantaranya transportasi. Transportasi sudah begitu melekat dengan masyarakat semua kalangan, baik itu transportasi darat, laut maupun udara. UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Bahkan dalam sudut pandang ekonomi makro menyebutkan bahwa pengangkutan (transportasi) adalah salah satu prasarana yang sangat penting dan strategis dalam menunjang pelaksanaan pembangunan nasional dan memperlancar roda perekonomian.

Hingga saat ini kebijakan pemerintah dalam membuat fasilitas penunjang transportasi serta pengembangan infrastruktur jalan membuat kontribusi sector transportasi terhadap PDRB semakin meningkat. dan turut membantu pembangunan wilayah Kota Manado.

Perkembangan kontribusi sektor transportasi tersebut didasari oleh jumlah penggunaan dan permintaan untuk alat transportasi yang semakin meningkat. Artinya peningkatan kontribusi sektor transportasi di Kota Manado diikuti juga oleh penambahan jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat. Dan untuk membuktikannya, berikut disajikan data jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat di Kota Manado.

**Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan di Kota Manado**

Tahun	Roda Dua (R 2)	Roda Empat (R 4)
S/D 2015	133.729	71.233
S/D 2016	139.627	73.120
S/D 2017	155.285	80.017
S/D 2018	173.475	85.777
S/D Sept. 2019	223.072	99.045

*Sumber : Kantor Bapenda Provinsi Sulawesi Utara, 2020*

Tabel 1.1 menunjukkan jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat mengalami peningkatan setiap tahunnya, namun dari data tersebut terlihat bahwa jumlah kendaraan roda dua di Kota Manado lebih banyak daripada jumlah kendaraan roda empat sampai tahun 2019. Pada akhir September 2019 jumlah kendaraan roda dua mencapai 223.072, ini merupakan peningkatan terbanyak di antara tahun-tahun sebelumnya. Artinya permintaan kendaraan roda dua semakin jauh bertambah serta penggunaan masyarakat akan kendaraan roda duapun semakin meningkat.

Seiring perkembangan waktu, kemajuan dalam hal transportasi semakin nampak, dapat dilihat dari kemunculan berbagai sarana transportasi umum serta kemudahan kita untuk mengakses atau mendapatkan alat transportasi yang kita butuhkan.

Pertengahan tahun 2015 salah satu perusahaan transportasi online yaitu PT. Go-jek Indonesia mulai beroperasi di wilayah Sulawesi Utara tepatnya di Kota Manado, kemudian diikuti juga oleh perusahaan transportasi online yang lain yakni PT. Grab Indonesia pada Agustus 2017.

Kemudahan yang ditawarkan oleh penyedia jasa Ojek Online terkesan menenggelamkan keberadaan Ojek Konvensional. Hal inilah yang membuat resah Ojek Konvensional karena masyarakat lebih memilih menggunakan Ojek Online yang pada akhirnya membuat peminat Ojek Konvensional di kota Manado mulai menurun. Dan dari penurunan pengguna Ojek Konvensional tersebut otomatis juga mempengaruhi pendapatan pengemudi Ojek Konvensional yang dimana hal itu menuai masalah hingga terjadi penolakan atas keberadaan Ojek Online di kota Manado. Meskipun begitu pengemudi Ojek Konvensional masih terus beroperasi hingga sekarang dan bersaing dengan pengemudi Ojek Online yang memanfaatkan teknologi.

## **Tinjauan Pustaka**

### **Teori Pendapatan**

Pendapatan adalah jumlah penghasilan yang diperoleh dari hasil pekerjaan dan biasanya pendapatan seseorang dihitung setiap tahun atau setiap bulan. Pendapatan atau juga disebut juga income dari seorang warga masyarakat adalah hasil penjualannya dari faktor-faktor produksi yang dimilikinya pada sektor produksi.

Pendapatan seseorang dapat berubah-ubah dari waktu ke waktu sesuai dengan kemampuan mereka. Oleh sebab itu, dengan berubahnya pendapatan seseorang maka akan berubah pula besarnya pengeluaran mereka untuk mengkonsumsi suatu barang. Jadi pendapatan merupakan faktor penting dalam mempengaruhi konsumsi seseorang atau masyarakat terhadap suatu barang (Sukirno, 2002:36). Pendapatan dapat dihitung melalui tiga cara yaitu:

- 1) Cara pengeluaran, cara ini pendapatan dihitung dengan menjumlahkan nilai pengeluaran / perbelanjaan ke atas barang – barang dan jasa.
- 2) Cara produksi, cara ini pendapatan dihitung dengan menjumlahkan nilai barang dan jasa yang dihasilkan.
- 3) Cara pendapatan, dalam perhitungan ini pendapatan diperoleh dengan cara menjumlahkan seluruh pendapatan yang diterima.

Dalam arti ekonomi, pendapatan merupakan balas jasa atas penggunaan faktor-faktor produksi yang dimiliki oleh sektor rumah tangga dan sektor perusahaan yang dapat berupa gaji/upah, sewa, bunga serta keuntungan/profit (Hendrik, 2011).

Pendapatan sangat berpengaruh bagi kelangsungan suatu usaha, semakin besar pendapatan yang diperoleh maka semakin besar kemampuan suatu usaha untuk membiayai segala pengeluaran dan kegiatan – kegiatan yang akan dilakukan. Kondisi seseorang dapat diukur dengan menggunakan konsep pendapatan yang menunjukkan jumlah seluruh uang yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu.

Pendapatan seseorang dapat berubah-ubah dari waktu ke waktu sesuai dengan kemampuan mereka. Oleh sebab itu, dengan berubahnya pendapatan seseorang maka akan berubah pula besarnya pengeluaran mereka untuk mengkonsumsi suatu barang. Jadi

pendapatan merupakan faktor penting dalam mempengaruhi konsumsi seseorang atau masyarakat terhadap suatu barang (Sukirno, 2002:36).

Pendapatan merupakan uang yang diterima oleh seseorang atau perusahaan dalam bentuk gaji (*wages*), upah (*salaries*), sewa (*rent*), bunga (*interest*), laba (*profit*) dan sebagainya, bersama-sama dengan tunjangan pengangguran, uang pensiun dan lain sebagainya. Dalam analisis mikroekonomi, istilah pendapatan khususnya dipakai berkenaan dengan aliran penghasilan dalam suatu periode waktu yang berasal dari penyediaan faktor-faktor produksi (sumber daya alam, tenaga kerja dan modal) masing masing dalam bentuk sewa, upah, bunga maupun laba, secara berurutan. Dalam analisis ekonomi makro, istilah pendapatan nasional (*national income*) dipakai berkenaan dengan pendapatan agregat suatu Negara dari sewa, upah, bunga dan pembayaran, tidak termasuk biaya transfer (tunjangan pengangguran, pensiun dan lain sebagainya).

Menurut Smith dan Ricardo, distribusi pendapatan digolongkan kedalam tiga kelas sosial utama yaitu: pekerja, pemilik modal dan tuan tanah. Ketiganya menentukan 3 faktor produksi yaitu tenaga kerja, modal dan tanah. Penghasilan yang diterima setiap faktor dianggap sebagai pendapatan untuk masing-masing kelas sosial tersebut. Smith dan Ricardo meneliti faktor-faktor apa saja yang menentukan pendapatan masing-masing kelompok relatif terhadap pendapatan nasional. Teori mereka meramalkan bahwa begitu masyarakat makin maju, para tuan tanah akan relatif lebih baik dan para pemilik modal menjadi relatif lebih buruk keadaannya (Sumitro, 1991:29)

Secara garis besar pendapatan digolongkan menjadi tiga golongan (Suparmoko, 2000), yaitu:

a. Gaji dan Upah

Imbalan yang diperoleh setelah orang tersebut melakukan pekerjaan untuk orang lain yang diberikan dalam waktu satu hari, satu minggu atau satu bulan.

b. Pendapatan dari Usaha Sendiri

Merupakan nilai total dari hasil produksi yang dikurang dengan biaya-biaya yang dibayar dan usaha ini merupakan usaha milik sendiri atau keluarga sendiri, nilai sewa capital milik sendiri dan semua biaya ini biasanya tidak diperhitungkan.

c. Pendapatan dari Usaha Lain

Pendapatan yang diperoleh tanpa mencurahkan tenaga kerja dan ini merupakan pendapatan sampingan antara lain: pendapatan dari hasil menyewakan asset yang dimiliki, bunga dari uang, sumbangan dari pihak lain, pendapatan pensiun, dan lain-lain.

### Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Selain itu Nasution (2004:15) mendefinisikan transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan

gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96). Menurut ketentuan Undang-Undang yang tersebut, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran (pasal 1 angka 8 dan 10 Undang-Undang NO. 22 tahun 2009).

Permintaan akan perjalanan mempunyai kemiripan dengan permintaan ekonomi. Permintaan akan perjalanan mempunyai ketertarikan yang sangat besar dengan aktifitas yang ada dalam masyarakat. Dengan kata lain bahwa perjalanan timbul karena aktifitas yang ada dalam masyarakat. Semakin banyak dan pentingnya aktifitas yang ada maka tingkat perjalananpun meningkat. Permintaan masyarakat akan pemenuhan kebutuhan transportasi dipengaruhi oleh:

- 1) Pendapatan masing-masing orang
- 2) Kesehatan
- 3) Tujuan dari perjalanan
- 4) Usia
- 5) Jenis perjalanan
- 6) Banyaknya penumpang
- 7) Perjalanan yang mendesak

Besarnya permintaan transportasi berkaitan dengan aktivitas social ekonomi masyarakat. Permintaan akan transportasi timbul dari perilaku manusia akan perpindahan manusia atau barang yang mempunyai ciri-ciri khusus. Ciri-ciri tersebut bersifat tetap dan terjadi sepanjang waktu. Ciri-ciri tersebut mengalami jam puncak pagi hari dimana orang mulai mengadakan aktifitas dan sore hari pada waktu istirahat dari pekerjaan. Tidak hanya mengalami titik-titik puncak namun juga titik-titik terendah pada hari-hari tertentu dalam satu tahun. Kebutuhan dan perilaku yang tetap ini yang menjadi dasar munculnya permintaan transportasi

Dalam pendekatan mikro ekonomi standar, *supply* dan *demand* dikatakan berada pada kompetisi sempurna bila terdiri dari sejumlah besar pembeli dan penjual dimana tidak ada satupun penjual maupun pembeli dapat mempengaruhi secara disporposional harga dari barang. Demikian juga dalam hal transportasi, dikatakan mencapai kondisi sempurna bila biaya/tarif transportasi tidak terpengaruh oleh pihak penumpang maupun penyedia sarana transportasi. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa *supply* dirasa cukup bila permintaan terpenuhi tanpa adanya pangaruh dalam tarif perjalanan baik dari penyedia transportasi maupun penumpang barang. Permintaan adalah suatu fungsi positif dari biaya. Realita yang banyak terjadi transportasi ditawarkan pada tingkat harga tertentu, sehingga bagaimanapun penawaran akan transportasi ini sangat dipengaruhi oleh harga-harga yang terlibat. Harga-harga yang terlibat misalnya biaya terminal (*terminal cost*) dan biaya pergerakan (*movement cost*). Ada kecenderungan bahwa semakin meningkatnya permintaan perjalanan yang membesarkan volume perjalanan akan membesarkan tarif perjalanan.

Penawaran jasa transportasi meliputi tingkat pelayanan dan harga yang bertitik tolak pada pemikiran bahwa kenaikan harga mengakibatkan meningkatnya jumlah yang dihasilkan dan ditawarkan untuk dijual. Tingkat pelayanan transport berhubungan erat dengan volume, seperti halnya dengan penetapan harga. Banyak sedikitnya penumpang yang ada tidak lepas dari peranan pelayanan yang diberikan oleh pihak pemberi jasa transportasi kepada pemakainya yaitu penumpang.

Manfaat ekonomi dari transportasi dapat disebut sebagai berikut:

- 1) Transportasi yang lancar dan didukung oleh tersedianya prasarana yang cukup, dapat memperluas pasar. Pasar penjualan barang yang luas, berarti barang-barang yang di pasarkan lebih banyak, hal ini akan memberikan keuntungan yang lebih besar bagi produsen.
- 2) Transportasi yang lancar membantu terciptanya harga pasar yang stabil. Kekurangan barang-barang yang dipasarkan (excess demand) disuatu daerah dimana tingkat harga adalah tinggi (mahal) akan diatasi oleh pengiriman barang dari daerah lain yang berlebihan (excess supply), dimana tingkat harga barang lebih rendah (murah). Maka tingkat harga barang di kedua daerah tersebut (yaitu daerah yang kekurangan dan daerah yang berlebihan ) menjadi relatif sama, atau dapat dikatakan tingkat harga menjadi stabil.
- 3) Transportasi yang lancar mendorong daerah-daerah yang memiliki potensi sumber daya ekonomi yang berbeda-beda akan melakukan spesialisasi dalam memproduksi barang/komoditas unggulannya. Spesialisasi berarti memproduksi barang/komoditas unggulan tertentu dalam jumlah besar, maka biaya produksi persatuan unit adalah rendah, dengan demikian mampu memproleh pesaing pasar yang memadai untuk menjamin kelangsungan spesialisasi produksi yang dilaksanakan.
- 4) Transportasi yang lancar meningkatkan keterhubungan dan kerjasama antar daerah/wilayah. Kondisi dan potensi sumber ekonomi daerah-daerah sangat bervariasi satu sama lainnya. Sehingga tidak semua barang-barang kebutuhan dapat diproduksi sendiri oleh masing-masing daerah/wilayah, oleh karena itu terjadi perdagangan antar daerah/wilayah dapat terlaksana secara efektif dan efisien, serta bersifat saling menguntungkan (mutual benefit), maka perlu di kembangkan kerjasama dalam bidang perdagangan, perekonomian, dan pembangunan antar daerah/wilayah

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrilisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya speialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa dan daerah kebutuhan akan angkutan tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (personal place utility).

### **Teknologi**

Teknologi merupakan kata dalam Bahasa Indonesia yang merupakan hasil serapan dari bahasa Inggris, yaitu '*technology*'. Saat ini penggunaan kata teknologi umum digunakan untuk segala sesuatu yang memiliki sifat teknis dapat mempermudah pekerjaan manusia dan tentu saja teknologi merupakan salah satu hasil kebudayaan yang sengaja ataupun tidak sengaja dibuat oleh manusia. Sebelum itu, teknologi juga diyakini berasal dari bahasa Yunani, yaitu *Technologia* yang berasal dari kata *techne* yang berarti wacana seni.

Penggunaan kata *technology* sendiri mulai dicetuskan oleh salah satu ilmuwan sosial asal Amerika, yang pada awal abad ke-20 mulai digagas sebagai padanan dari konsep bahasa Jerman, yaitu *Technik* menjadi *technology*. Penggunaan kata teknologi ini dicetuskan setelah munculnya revolusi industry di Eropa, yang memunculkan banyaknya perubahan luar biasa dari segi industry dan juga perburuhan pada masa itu.

Teknologi sebenarnya lebih dari sekedar penciptaan barang, benda atau alat dari manusia selaku homo technicus atau homo faber. Teknologi bahkan telah menjadi suatu sistem atau struktur dalam eksistensi manusia di dalam dunia. Teknologi bukan lagi sekedar sebagai suatu hasil dari daya cipta yang ada dalam kemampuan dan keunggulan manusia, tetapi ia bahkan telah menjadi suatu “dayapencipta” yang berdiri di luar kemampuan manusia, yang pada gilirannya kemudian membentuk dan menciptakan suatu komunitas manusia yang lain.

Pada tahun 2007, Miarso mengungkapkan bahwa teknologi merupakan suatu bentuk proses yang meningkatkan nilai tambah. Proses yang berjalan tersebut dapat menggunakan atau menghasilkan produk tertentu, dimana produk yang dihasilkan tidak terpisah dari produk lain yang telah ada. Lebih lanjut disebutkan pula bahwa teknologi merupakan suatu bagian dari sebuah integral yang terdapat di dalam suatu sistem tertentu.

Teknologi juga penerapan keilmuan yang mempelajari dan mengembangkan kemampuan dari suatu rekayasa dengan langkah dan teknik tertentu dalam suatu bidang. Teknologi merupakan Aplikasi ilmu dan engineering untuk mengembangkan mesin dan prosedur agar memperluas dan memperbaiki kondisi manusia atau paling tidak memperbaiki efisiensi manusia pada beberapa aspek.

Kemajuan teknologi saat ini berkembang sangat pesat, dramatis dan terus berkembang saat ini, hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya inovasi yang telah dibuat di dunia ini, bahkan sampai membuat objek, teknik yang dapat membantu orang dalam pelaksanaan sesuatu yang lebih efisien, dan cepat.

Berikut ini adalah beberapa contoh dari teknologi:

1) Teknologi Informasi

Salah satu bentuk perkembangan dari teknologi informasi adalah berkembangnya jaringan komputer, dimana setiap komputer bisa saling berkomunikasi satu sama lain dan juga saling bertukar informasi antar komputer di dalam satu jaringan.

2) Teknologi Mesin dan Industri

Teknologi mesin banyak mengacu pada penciptaan mesin yang digunakan untuk pemenuhan kebutuhan manusia. Beberapa contoh mesin tersebut antara lain biasa kita gunakan sehari-hari seperti mesin cuci, mobil dan kendaraan bermotor serta mesin pada bisang industry dan pabrik.

3) Teknologi Komputer

Teknologi komputer juga merupakan salah satu contoh teknologi yang berkembang pesat. Komputer tentu saja memiliki banyak sekali manfaat bagi kehidupan manusia.

4) Teknologi Lainnya

Ada beberapa teknologi lainnya, yang tentu saja tidak bisa dipisahkan dari kehidupan manusia. Misalnya adalah teknologi komunikasi. Saat ini, komunikasi adalah salah satu hal yang sangat penting, karena sifat dasar dari manusia yang adalah makhluk sosial.

Salah satu alasan dari pesatnya perkembangan dari sebuah teknologi adalah karena teknologi memberikan banyak sekali manfaat bagi kehidupan manusia. Manfaat dari teknologi yaitu:

- a. Membantu dan mempermudah kegiatan manusia
- b. Dapat digunakan oleh berbagai macam kalangan
- c. Mudah untuk dioperasikan
- d. Meringankan pekerjaan yang sangat berat
- e. Dapat menambah lapangan pekerjaan

Teknologi transportasi sendiri merupakan sebuah teknologi yang yang mampu mendukung pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Perkembangan Teknologi transportasi di era globalisasi ini tentunya sangat membantu kehidupan sehari-hari manusia. Seperti masyarakat di pedesaan, karena transportasi sangat diperlukan dalam menyalurkan hasil pertanian, perkebunan, dan peternakan ke perkotaan yang mempermudah hubungan perekonomian masyarakat desa dengan masyarakat di perkotaan. Selain itu dengan adanya teknologi transportasi kita dapat mempersingkat waktu perjalanan dan tidak memerlukan waktu banyak dalam menempuh perjalanan.

### **Ojek Konvensional**

Definisi ojek menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa (Annor 2016:1). Ojek atau ojeg adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Penumpang biasanya berjumlah satu orang. Dengan harga yang ditentukan dengan tawar menawar dengan supir ojek terlebih dahulu, maka supir ojek tersebut akan mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpangnya. Ojek banyak digunakan oleh penduduk di kota-kota besar karena kelebihanannya dengan angkutan lain, yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota. Biasanya ojek mangkal di persimpangan jalan yang ramai, atau di jalan masuk kawasan pemukiman.

Menurut Fitriani (2018) Pengertian lainnya ialah ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua dengan berpelat hitam, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran. Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, bisa menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain. Lagi Fitriani (2018) menambahkan secara *de facto*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif. Namun secara *de jure*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap bermasalah dalam hal legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojek sepeda motor secara jelas.

Pada dasarnya keberadaan ojek sepeda motor sebagai kendaraan bermotor roda dua memiliki keunggulan dan keunikan tersendiri mengingat ojek bisa memberi layanan *door to door*, dapat menjangkau lokasi sulit seperti lorong-lorong dan jalan sempit, atau mampu melewati kemacetan. Namun ojek sepeda motor dikatakan angkutan umum ilegal, karena



belum adanya aturan yang mengatur secara khusus mengenai ojek sepeda motor di dalam undang-undang. Keberadaan ojek sepeda motor sendiri bisa dikatakan sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Ojek sepeda motor dikatakan sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor roda dua. Tidak diatur secara khusus mengenai sepeda motor sebagai angkutan kendaraan bermotor umum, karena ada beberapa permasalahan dalam administrasi pendaftaran ojek sebagai kendaraan bermotor umum di Dinas Perhubungan.

### **Ojek Online**

Ojek online merupakan sarana transportasi berbasis Aplikasi Online yang dimana konsumen menggunakan *gadget* sebagai alat untuk memesan layanan Ojek Online dan terhubung kepada driver yang menerima orderan dan siap mengantarkan konsumen ke tempat tujuan.

Menurut Amiruddin (2019) lengkapnya Ojek Online merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek online dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Ojek Online merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada smartphone yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek online ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.

Pramesti (2015) berpendapat bahwa Ojek online tidak memiliki izin usaha transportasi karena pendiri perusahaan tersebut berpendapat bahwa ojek online itu di bawah naungan perusahaan teknologi bukan perusahaan transportasi sehingga tidak memerlukan izin usaha transportasi. Hingga pemerintahpun tidak mewajibkan hal-hal mengenai perizinan pada para pengendara ojek online, hanya diberi himbauan agar mengikuti aturan sesuai perundang-undangan yang berlaku.

## **2. METODE PENELITIAN**

### **Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian diskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih. Sedangkan metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono (2013: 13).

### Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online yang maksud adalah pendapatan per hari dari tiap pengendara kemudian diakumulasikan dan kurangi pengeluaran selama beroperasi untuk mendapatkan hasil pendapatan bersih per bulan. Perbandingan pendapatan disini yaitu membandingkan hasil yang di dapat dari pekerjaan baik Ojek Konvensional dan Ojek Online yang berupa uang yang dihitung perhari, Selanjutnya akan dilakukan perbandingan rata-rata dari suatu sampel yang berpasangan serta membandingkan pendapatan rata-rata dari Ojek Konvensional dan Ojek Online. Satuan hitung Variabel Pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online dalam penelitian ini diukur dengan satuan unit rupiah.

### Metode Analisa Data

Teknik yang dipakai untuk menganalisis data penelitian ini adalah Statistik Deskriptif dengan Uji T.

- 1) Statistik Deskriptif merupakan uji statistik yang digunakan untuk memberikan informasi mengenai karakteristik variabel penelitian yang utama. Statistik deskriptif memberikan gambaran atau deskripsi suatu data yang dilihat rata-rata (*mean*, standar deviasi, maksimum dan minimum).
- 2) Uji beda rata-rata (T-test) merupakan sebuah teori dalam statistik yang digunakan untuk menguji apakah suatu nilai tertentu (yang diberikan sebagai pembanding) berbeda secara nyata atautah tidak dengan rata-rata sebuah sampel. Uji beda rata-rata dengan t-test hanya bisa menggunakan data yang bersifat kuantitatif.
- 3) Jenis Uji T yang akan digunakan yaitu *Independent Sample T-test*. Melalui pengujian ini, dapat diketahui signifikansi perbedaan rata-rata dari kelompok sampel yang saling tidak berhubungan.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### Analisis Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
KONVENSIONAL	30	1,240,000	3,830,000	2,314,500.00	688,403.137
ONLINE	30	3,595,000	8,535,000	6,342,333.33	1,483,164.565
Valid N (listwise)	30				

Sumber : Olah Data SPSS 22, 2020

Pada tabel statistik deskriptif didapati nilai rata-rata untuk Ojek Konvensional sebesar Rp. 2,314,500.00 dengan nilai maksimum Rp 3,830,000 dan nilai minimum Rp 1,240,000. Sedangkan data Ojek Online didapatkan nilai rata-rata sebesar Rp 6,342,333.33 dengan nilai maksimum Rp 8,535,000 dan nilai minimum Rp 3,595,000.

**Uji Beda**

Jenis Uji Beda yang digunakan adalah *Independent Sample T-test* untuk mengetahui signifikansi perbedaan rata-rata dari kelompok sampel yang saling tidak berhubungan. Hasil uji beda pendapatan disini dibagi menjadi dua yaitu pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online. Pengujian ini menggunakan uji dua sisi dengan tingkat signifikansi  $\alpha = 5\%$ . Patokan untuk menilai uji t adalah sebagai berikut.

- jika sig:  $p > 0,05$  maka tidak ada perbedaan.
- jika sig:  $p < 0,05$  maka ada perbedaan pada taraf sig 5%
- jika sig:  $p < 0,01$  maka ada perbedaan pada taraf sig 1%

Hasil uji beda rata-rata kedua pendapatan tersebut dapat di lihat di tabel berikut ini.

**Group Statistics**

	JENIS	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
TOTAL PENDAPATAN	KONVENSIONAL	30	2,314,500.00	688,403.137	125,684.642
	ONLINE	30	6,342,333.33	1,483,164.565	270,787.563

Sumber : Olah Data SPSS 22, 2020

Berdasarkan grup statistik diatas dapat dilihat nilai *mean* dari dua jenis penghasilan tersebut, untuk penghasilan Ojek Konvensional memiliki nilai *mean* sebesar Rp 2,314,500.00 sedangkan nilai *mean* untuk penghasilan Ojek Online adalah sebesar Rp 6,342,333.33, dimana rata-rata *mean* menunjukkan angka yang berjauhan yang artinya terdapat perbedaan antara kedua jenis pendapatan tersebut.

Untuk mempertegas hasil dari pengolahan data melalui *Group Statistic* tersebut, maka dilakukan pengujian dengan menggunakan *Independent Sample T-test* dan didapati hasil sebagai berikut.

**Independent Samples Test**

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
TOTAL PENDAPATAN	Equal variances assumed	18.494	.000	-13.492	58	.000	4,027,833.333	298,533.974	4,625,414.008	3,430,252.658
	Equal variances not assumed			-13.492	40.941	.000	4,027,833.333	298,533.974	4,630,761.406	3,424,905.260

Sumber : Olah Data SPSS 22, 2020

hipotesis penelitian ini, yaitu :

$H_a$  : Terdapat perbedaan antara pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online

Berdasarkan hasil output dari Uji Beda Sampel Bebas, diketahui bahwa nilai  $t$  hitung lebih kecil daripada  $t$  tabel ( $-13.492 < 2.002$ ) dan  $P$  value lebih kecil daripada  $\alpha$  0,05 ( $0.000 < 0.05$ ) maka hipotesis penelitian diterima. Hal ini berarti bahwa secara statistik terdapat perbedaan yang nyata antara pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online. Nilai pada *Mean Difference* yaitu  $-4,027,833.333$  juga membuktikan bahwa pendapatan Ojek Konvensional memiliki pendapatan rata-rata yang lebih rendah dibandingkan dengan Ojek Online.

### Pembahasan

Melihat permintaan akan jasa transportasi yang semakin meningkat seiring dengan berputarnya roda perekonomian disuatu daerah membuat jasa transportasi semakin dibutuhkan masyarakat untuk menunjang aktivitas keseharian mereka. Jasa transportasi merupakan salah satu alternatif bagi masyarakat yang sedang mencari pekerjaan agar memiliki pendapatan sendiri untuk memenuhi kebutuhan sandang maupun pangan. Selain transportasi angkutan umum roda empat, ada Ojek yang juga merupakan transportasi umum informal roda dua yang terbilang cukup banyak permintaannya termasuk di kota-kota besar yang padat kendaraan dan sering terjadi kemacetan seperti di Kota Manado, bahkan di Kota Manado sendiri sudah terjadi persaingan bisnis transportasi antara transportasi Konvensional dan transportasi Online salah satunya transportasi roda dua yang biasa disebut Ojek. Tukang ojek konvensional merasa dirugikan dengan kehadiran Ojek Online karena menyebabkan berkurangnya minat dan permintaan masyarakat akan transportasi konvensional sehingga membuat pendapatan mereka menurun. Pada umumnya banyak masyarakat yang beralih menggunakan Ojek Online dengan alasan lebih mudah serta tarif yang murah dan transparan.

Namun di balik persaingan antara kedua layanan transportasi tersebut ada juga pengendara Ojek Konvensional yang beralih profesi menjadi Ojek Online karena dirasa lebih menguntungkan dari sisi pendapatan, hal ini sedikit memberi gambaran mengenai hasil dari penelitian ini yang mana hasil pengujian secara statistik menunjukkan adanya perbedaan signifikan antara pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online dimana nilai signifikansi adalah  $0,000 < 0,05$  serta Mean Different yang bernilai negatif yang berarti kelompok Ojek Konevensional memiliki nilai mean lebih rendah daripada Ojek Online. Dan menurut hasil pengamatan penulis pada wawancara, terdapat beberapa fakta yang memungkinkan terjadinya perbedaan pendapatan yang diterima Ojek Konvensional dan Ojek Online, yaitu:

1. Jam kerja mempengaruhi pendapatan antara kedua jenis layanan Ojek tersebut, dimana Ojek Konvensional jam kerjanya tidak lebih produktif daripada Ojek Online. Hal ini disebabkan karena sistem kerja dari Pangkalan yang harus mengantri dan saling berganti menerima orderan. Rata-rata jam kerja Ojek Online adalah 15 jam sedangkan Ojek Konvensional hanya 12 jam.
2. Permintaan konsumen lebih banyak kepada Ojek Online dengan alasan lebih mudah, karena sistem yang terapkan Ojek Online adalah menjemput ditempat sesuai yang di atur oleh konsumen, hal ini tentu lebih memudahkan konsumen.

sedangkan untuk Ojek Konvensional, konsumen harus menghampiri ke pangkalan ojek atau menunggu sampai Ojek Konvensional lewat atau menghampiri konsumen sehingga membutuhkan waktu lebih lama untuk mendapatkan pengemudi Ojek Konvensional.

3. Pendapatan yang didapat driver Ojek Online tidak hanya didapat dari hasil tarif mengantar penumpang saja, tapi adanya sistem bonus harian juga menjadi sesuatu yang menambah pendapatan seorang driver ojek online. keberadaan bonus yang mencapai maksimal Rp120.000 – Rp140.000 perharinya menjadi salah satu motivasi penyemangat dalam bekerja sebagai driver ojek online. Selain itu tidak jarang para driver juga mendapat uang tips dari penumpang atau konsumen saat selesai beroperasi.

## PENUTUP

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan baik dengan survey lapangan maupun dengan melakukan uji statistik deskriptif dan *Independent Sample T-test* maka dapat ditarik kesimpulan Pendapatan Ojek Online memiliki rata-rata pendapatan bersih yang cukup banyak. Namun pendapatan yang terbilang banyak ini juga diikuti oleh pengeluaran wajib selama beroperasi yang juga banyak setiap harinya. Namun meski memiliki pengeluaran lebih banyak, hal itu tidak berpengaruh terhadap pendapatan Ojek Online per bulan, karena dari data yang di dapat, Ojek Online memiliki rata-rata pendapatan bersih terbanyak daripada Ojek Konvensional.

### Saran

Berdasarkan hasil pengujian dan pembahasan dari penelitian ini, maka saran yang dapat penulis sampaikan, yaitu:

1. Dengan adanya layanan Ojek Online kiranya menjadi dorongan bagi para pengemudi Ojek Konvensional untuk meningkatkan pelayanan mereka terlebih khusus untuk tarif jarak jauh, agar tidak ada konsumen yang ragu untuk menggunakan Ojek Konvensional sehingga mereka tetap bisa mempertahankan eksistensinya.
2. Untuk perusahaan transportasi online diharapkan tetap konsisten mempertahankan pelayanan yang baik bagi konsumen agar permintaan akan Ojek Online tidak akan menurun.
3. Untuk akademisi sebagai bahan studi untuk penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan.
4. Bagi masyarakat umum penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran tentang pentingnya penggunaan transportasi umum sebagai solusi mengurangi tingkat kemacetan sehingga roda perekonomian dapat berlanjar lancar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Kamaluddin** (2003). *“Ekonomi Transportasi”*, Ghalia Indonesia Jakarta. Dalam Repositori Institusi Sumatera Utara.
- Miarso, Yusufhadi** (2007). *Menyemai Benih Teknologi Pendidikan*. Prenada Media Group. Jakarta.

- Samuelson, Paul & William D Nordhaus** (1997). *Mikro Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono** (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, Sadono** (2000). *Makroekonomi Modern*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sukirno, Sadono** (2002). *Teori Mikro Ekonomi*. Cetakan Keempat Belas. Rajawali Press: Jakarta.
- Sumitro, Djojohadikusumo** (1991). *Perkembangan Pemikiran Ekonomi*. Yayasan Obor Indonesia. Jakarta.
- Suparmoko**, (2000). *Keuangan Negara: Teori dan Praktek*. BPFE-Yogyakarta.
- Winardi** (1997) *Istilah Ekonomi*, Bandung
- Yunus, H. S.** (2000). *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Sumber-sumber Lain :

- Adelina, Annisa** (2018). *Analisis Determinan Pendapatan Mitra Go-Jek di Kota Bandar Lampung*.
- Ahrika, R** (2016). *Analisis Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Malang*.
- Herman** *Pengertian Transportasi*. Academia.edu
- Ornata, Renjiro** (2019). *Perkembangan Teknologi Transportasi dalam Era Globalisasi dan Dampaknya bagi Manusia*.
- Pambudi, Edo** (2015). *16 Pengertian Teknologi Menurut Para Ahli*.
- Pramesti, Tri** (2015). *Apakah Perusahaan Aplikasi Ojek Harus Berizin Perusahaan Angkutan Umum?*. hukumonline.com
- Rutapriila** “Teknologi”
- Setijowarno, D dan Frazila, R.B** (2001). *Pengantar Sistem Transportasi*, Unika Soegijapranata, Semarang.
- Theodorus M. Tuanakotta** (2000) *Teori Akuntansi*. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- [Id.wikipedia.org/wiki/Transportasi\\_umum](https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi_umum)