

**ANALISIS PERBANDINGAN PENDAPATAN
DRIVER OJEK KONVENSIONAL DAN OJEK ONLINE GOJEK
(STUDI PADA DRIVER OJEK DAN OJEK ONLINE DI MINAHASA UTARA)**

Raezzytha Jesica Apricia Kumentas¹, Ita Pingkan F. Rorong², Mauna Th. B. Maramis³

^{1,2,3} *Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis,*

Universitas Sam Ratulangi, Manado 95115, Indonesia

Email : Kumentaschita@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi merupakan kontributor Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Minahasa Utara yang terus berkembang. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perbandingan pendapatan *driver* ojek konvensional dan ojek *Online GO-JEK* di Minahasa Utara. Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif. Metode analisis yang digunakan adalah Independent Sample *T-test* yang digunakan untuk menganalisa perbandingan dua sample yang tidak berpasangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan dari *GO-JEK* memiliki rata-rata pendapatan bersih yang lebih besar dibandingkan dengan pendapatan rata-rata dari Ojek Konvensional. Meskipun pengeluaran yang dikeluarkan oleh *driver GO-JEK* lebih besar dibandingkan dengan pengeluaran yang dikeluarkan oleh *driver* Ojek Konvensional, hal itu tetap masih memberikan keunggulan kepada *GO-JEK* dalam hal pendapatan bersih rata-rata per harinya. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan bahwa keberadaan layanan *GO-JEK* diharapkan menjadi dorongan dan motivasi bagi *driver* Ojek Konvensional untuk meningkatkan pelayanan dan sistem yang diberlakukan, sehingga konsumen tidak lagi ragu untuk menggunakan Ojek Konvensional dan keberadaannya dapat tetap bertahan. Bagi perusahaan *GO-JEK* agar tetap mempertahankan layanan baik yang telah diberikan agar permintaan konsumen tetap stabil atau meningkat, bukannya menurun.

Kata kunci: Ojek; *GO-JEK*; Pelayanan; Pendapatan

ABSTRACT

Transportation is a contributor to the Gross Regional Domestic Product (GRDP) of North Minahasa regency which continues to grow. The purpose of this research is to analyze the comparison of net income of conventional Ojek driver and Ojek Online GO-JEK in North Minahasa. This research is descriptive research. Analysis method used in this research is Independent Sample T-test, in order to analyze the comparison of two samples in different set. The result of this research showed that the income of GOJEK driver has a higher mean net income compared to the mean net income of conventional Ojek. Even though the expenses of GO-JEK driver is higher than the expenses of conventional Ojek, GO-JEK still has an advantage in making the driver got a higher net income rate. With the existence of this research, it is hoped that the availability of GO-JEK service will push and motivate the conventional Ojek to improve their service and the applied system, so that the consumer will not hesitate to use conventional Ojek and in the end will preserve their existence. For GO-JEK company to keep the service in the optimal level so that the customer will keep using your service, or even increase, not decrease.

Keywords: *Ojek, GO-JEK, Service, Income*

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan kontributor Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Minahasa Utara yang terus berkembang. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa ada kenaikan PDRB Kabupaten Minahasa Utara dari tahun 2016-2019, dengan total 532,23 miliar pada tahun 2016 hingga total 773,18 miliar pada tahun 2019, dengan pengecualian pada tahun 2020 yang mengalami penurunan dengan total 679,99 miliar, yang mungkin disebabkan oleh adanya pandemi Covid-19. Transportasi menduduki peringkat 7 sebagai lapangan usaha yang memberikan kontribusi pada PDRB Kabupaten Minahasa Utara (Badan Pusat Statistik Kabupaten Minahasa Utara, 2021). Salah satu moda transportasi di akhir abad ke-20 dan abad ke-21 yang populer sebagai salah satu pilihan moda transportasi khususnya di negara-negara berkembang adalah sepeda motor. Sepeda motor seperti di Indonesia menjadi salah satu moda transportasi umum yang diciptakan oleh masyarakat untuk mengangkut penumpang serta barang yang dikenal dengan nama populer ojek. Walaupun ojek ini pada

awalnya masuk pada ranah transportasi umum tidak resmi dan tidak tersentuh regulasi, namun ojek ini kemudian menjadi suatu industri besar yang menggerakkan perekonomian masyarakat di Indonesia baik di kota-kota besar maupun di pelosok-pelosok daerah Indonesia yang tersebar dari Sabang sampai Merauke dan dari pulau Miangas sampai pulau Rote.

Perkembangan transportasi di abad ke-21 memasuki babak baru dengan perkembangan teknologi digital, serta munculnya tren ekonomi berbagi atau *sharing economy*. Teknologi digital merambah seluruh bidang kehidupan masyarakat menyebabkan individu bisa lebih mudah, dan cepat mengakses barang dan jasa hanya melalui perangkat *smartphone*. Ekonomi berbagi merupakan aktivitas ekonomi dan sosial yang melibatkan transaksi daring yang mempermudah pertukaran barang dan jasa secara langsung dengan menggunakan teknologi digital (Hamari, Sjoklint, & Ukkonen, 2016). Perpaduan antara ekonomi berbagi dan teknologi digital ini selanjutnya melahirkan bisnis dan startup baru di bidang transportasi, salah satunya yang paling terkenal adalah *Uber*.

Startup Uber merupakan perusahaan yang memelopori tumbuhnya tren ekonomi berbagi serta transportasi daring di seluruh dunia termasuk di Indonesia. Model bisnis *Uber* yang kemudian dikenal sebagai peradaban *Uber*, mengubah wajah transportasi dunia yang sebelumnya diregulasi sangat ketat menjadi transportasi yang lebih mudah, cepat, murah, serta dapat diakses oleh seluruh pengguna transportasi yang memiliki perangkat *smartphone* (Kasali, 2017). Walaupun *Uber* sudah tidak ada di Indonesia namun para pengikutnya menjadi startup Unicorn yang mendominasi tren ekonomi berbagi khususnya di Indonesia seperti *GO-JEK* serta *Grab*.

Di Sulawesi Utara tren transportasi *online* juga sangat berkembang. Ditandai dengan masuk secara resminya startup *GO-JEK* pada 15 Juni 2016 membuat transportasi *online* di daerah ini berkembang secara pesat. Hal ini juga mendorong para mitra baik ojek, taksi mobil, serta UMKM untuk dapat meningkatkan pendapatan dan omzet mereka, serta memberikan kontribusi secara formal terhadap perekonomian daerah dan perekonomian nasional.

Pentingnya keberadaan transportasi *online* ini menjadi alasan penelitian dalam skripsi ini. Penelitian ini terutama berusaha mengkaji tentang perbandingan pendapatan antara ojek konvensional dengan ojek *online* *GO-JEK* di Kabupaten Minahasa Utara. Untuk mengetahui perbandingan antara pendapatan *driver* ojek konvensional dengan ojek *online* *GO-JEK*. Untuk itu perlu adanya penelitian yang mengkaji potensi tersebut. Berdasarkan latar belakang di atas maka penelitian ini dilakukan tentang ekonomi masyarakat di era ekonomi berbagi serta ekonomi startup, khususnya mengkaji perbandingan pendapatan *driver* ojek konvensional dan ojek *online* *GO-JEK* khususnya pada ojek *online* di Minahasa Utara.

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan diatas maka ditetapkan tujuan penelitian. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perbandingan pendapatan *driver* ojek konvensional dan ojek *online* (ojol) *GO-JEK* di Minahasa Utara.

2. KAJIAN TEORITIS

2.1 Pendapatan

Pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan, dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba (Marbun, 2003). 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. Pendapatan akan mempengaruhi banyaknya barang yang dikonsumsi, bahwa sering kali dijumpai dengan bertambahnya pendapatan, maka barang yang dikonsumsi bukan saja bertambah, tetapi juga kualitas barang tersebut akan ikut menjadi perhatian (Soekartawi, 2002).

Tingkat pendapatan merupakan salah satu kriteria maju tidaknya suatu daerah. Bila pendapatan suatu daerah relatif rendah, dapat dikatakan bahwa kemajuan dan kesejahteraan tersebut akan rendah pula. Kelebihan dari konsumsi akan disisihkan untuk *saving* yang tujuannya untuk berjaga-jaga. Demikian pula hanya bila pendapatan masyarakat suatu daerah relatif tinggi, maka tingkat kesejahteraan

dan kemajuan daerah tersebut tinggi pula. Para perintis ilmu ekonomi, membagi masyarakat atas tiga kategori, yaitu kaum pekerja dan petani, para pengusaha atau kapitalis (kelas menengah) dan para tuan tanah (Gilarso, 1992).

Sumber pendapatan masyarakat merupakan hasil yang diperoleh oleh masyarakat yang berasal dari profesi atau pekerjaan yang mereka jalani. Sumber pendapatan berasal dari berbagai sektor, tergantung pekerjaan yang dijalani oleh masyarakat itu sendiri. Menurut Sistem Neraca Sosial Ekonomi (SNSE) Indonesia, pola pendapatan rumah tangga terdiri dari upah dan gaji, keuntungan usaha rumah tangga yang tidak berbadan hukum dan penerimaan transfer (Widodo, 1990).

2.2 Tenaga Kerja

Keberhasilan suatu pembangunan ekonomi dipengaruhi oleh faktor produksi. Faktor produksi sering didefinisikan sebagai setiap hal yang diperlukan secara teknis untuk memproduksi suatu barang atau jasa. Faktor-faktor produksi tersebut di antaranya yaitu bahan pokok peralatan gedung, tenaga kerja, mesin dan modal yang secara garis besar dapat dikategorikan menjadi *input* manusia dan non-manusia (Mankiw, 2009).

Dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang tenaga kerja memberikan pengertian tentang tenaga kerja yang terdapat dalam Pasal 1 ayat 2 bahwa tenaga kerja yaitu setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat (Manulang, 2010).

Menurut Simanjuntak (2011), tenaga kerja mencakup penduduk yang sudah atau sedang bekerja, yang sedang mencari pekerjaan dan yang melakukan kegiatan lain seperti bersekolah dan mengurus rumah tangga. Pencari kerja, bersekolah, dan mengurus rumah tangga walaupun tidak bekerja, tetapi secara fisik mampu dan sewaktu-waktu dapat ikut bekerja. Pengertian tentang tenaga kerja yang dikemukakan oleh Simanjuntak memiliki pengertian yang lebih luas dari pekerja/buruh. Pengertian tenaga kerja di sini mencakup tenaga kerja/buruh yang sedang terkait dalam suatu hubungan kerja dan tenaga kerja yang belum bekerja. Pengertian dari pekerja/buruh adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain. Dengan kata lain, pekerja atau buruh adalah tenaga kerja yang sedang dalam ikatan hubungan kerja (Rusli, 2008).

Menurut Mulyadi (2003) juga memberikan definisi tenaga kerja sebagai penduduk dalam usia kerja (berusia 15-64 tahun) atau jumlah seluruh penduduk dalam suatu Negara yang dapat memproduksi barang dan jasa jika ada permintaan terhadap tenaga mereka, dan jika mereka mau berpartisipasi dalam aktivitas tersebut. Menurut Sumarni dan Suprihanto, (2014) tenaga kerja adalah individu yang menawarkan keterampilan dan kemampuan untuk memproduksi barang atau jasa agar perusahaan dapat meraih keuntungan dan untuk itu individu tersebut akan memperoleh gaji atau upah sesuai dengan keterampilan yang dimilikinya.

2.3 Transportasi

Kata transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare*, yang berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat lainnya. Transportasi seperti itu merupakan suatu jasa yang diberikan guna menolong barang dan orang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya, dengan demikian transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan (Rudi & Asrul, 2014). Transportasi secara umum membentuk suatu hubungan yang terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu : (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedianya saran sebagai alat angkut dan (c) tersedianya prasarana jalan yang dilalui dengan prosesnya adalah gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri (Nabila & Tirtakusumah, 2018)

Sesuai dengan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan, transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan

wawasan nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan UUD Republik Indonesia Tahun 1945. Sehingga perkembangan ekonomi suatu Negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung seperti transportasi. Fungsi utama transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu dengan tujuan tertentu. Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan tempat asal.

Menurut Susantono (2014) menjelaskan bahwa transportasi merupakan bagian penting dari ekonomi yang mempunyai pengaruh dalam pembangunan dan kesejahteraan masyarakat. Secara umum, dampak ekonomi dari transportasi dikategorikan dalam *direct impacts* berkaitan dengan perubahan aksesibilitas dimana transportasi memungkinkan terjadinya pasar dan penghematan waktu dan biaya sedangkan, *indirect impact* berkaitan dengan harga komoditas atau pelayanan turun dan atau variasinya meningkat *multiplier effect*. *Multiplier effect* dimaksudkan yaitu timbulnya lapangan pekerjaan baru yang disebabkan oleh adanya pasar baru yang pasar tersebut terjadi karena adanya aksesibilitas yang baru. Dengan demikian kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi, oleh karena itu harus adanya sistem transportasi yang handal, efektif, dan efisien. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman, dan biaya terjangkau secara ekonomi. Efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi (Hardian, 2012).

2.4 Transportasi Online

Transportasi atau angkutan *online* adalah alat angkut barang maupun manusia yang berbasis internet. Alat angkut yang menggunakan kendaraan pribadi yang dihubungkan dengan sebuah aplikasi. Aplikasi tersebut dapat diunduh atau yang biasa di kenal dengan kata *download*, sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan.

Transportasi *online* merupakan bagian dari kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari. Transportasi *online* yang dalam konteks ini beberapa *startup* transportasi di Indonesia antara lain: *startup* Gojek, *Grab*, *Maxim*, *InDrive*, menjadi angkutan alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan (Juhaini, 2018).

2.5 Ojek Konvensional

Menurut Lukman (2005), definisi ojek menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan feri yang menyewa. Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua dengan berpelat hitam, untuk mengangkut dari satu tujuan ke tujuan lain kemudian menarik bayaran. Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, dapat menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain.

Pengertian angkutan menurut pasal 1 angka 3 undang-undang lalu lintas angkutan jalan adalah “perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan diruang lalu lintas jalan”. Angkutan umum terbagi 2, yaitu angkutan umum para transit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi di sepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum mass transit merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap, serta tempat pemberhentian yang jelas. Sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi, namun saat ini sepeda motor juga melakukan fungsi angkutan umum yaitu mengangkut orang

dan/atau barang dengan memungut biaya yang telah disepakati. Angkutan orang menurut PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan dalam pasal 4 ayat (1) adalah angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a berupa Sepeda Motor, Mobil Penumpang atau Mobil Bus. Transportasi semacam ini dikenal dengan nama ojek (BPK, 2004).

Ojek konvensional adalah transportasi umum yang biasa kita gunakan, yang telah tersedia di jalan konvensional. Di Indonesia ada beberapa jenis transportasi konvensional seperti bus, taksi, angkutan umum, bajaj, dan ojek. Sejauh ini transportasi konvensional di Indonesia, tidak semuanya baik dan nyaman bagi penumpang atau pengguna jasa transportasi konvensional. Seperti halnya kita lihat angkutan umum yang berada di jalan-jalan yang membuat kemacetan dan kendaraan yang tidak membuat penumpang nyaman, banyaknya tindak kriminal yang terjadi pada transportasi konvensional juga mengurangi ketertarikan masyarakat untuk menggunakan transportasi konvensional.

2.6 Ojek Online

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 10 menyatakan bahwa Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan biaya. Berdasarkan Pasal 1 angka 20 Undang-undang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyatakan bahwa “Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”. Ojek *online* merupakan angkutan umum dan angkutan orang yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi 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 dalam hal sebagai sarana transportasi orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat disimpulkan masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek *online* hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan adanya teknologi yang semakin maju.

2.5 Penelitian Terdahulu

Penelitian oleh Watung, Rotinsulu dan Tumangkeng (2020) menganalisis perbandingan pendapatan ojek konvensional dan ojek *online* di Kota Manado. Jenis penelitian adalah 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*). Hasil penelitian menyimpulkan bahwa output dari Uji Beda Sampel Bebas didapati nilai t hitung lebih kecil daripada t tabel ($-13.492 < 2.002$) dan P value lebih kecil daripada α 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 dari pada Ojek Konvensional.

Penelitian oleh Giri dan Dewi (2017) menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver GO-JEK* di Kota Denpasar Bali. Menggunakan metode penelitian *simple random sampling* dengan teknik analisis regresi linier berganda. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan *driver GO-JEK*. Namun secara parsial, variabel jam kerja dan pengalaman kerja memiliki pengaruh yang positif dan signifikan sedangkan variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver GO-JEK*.

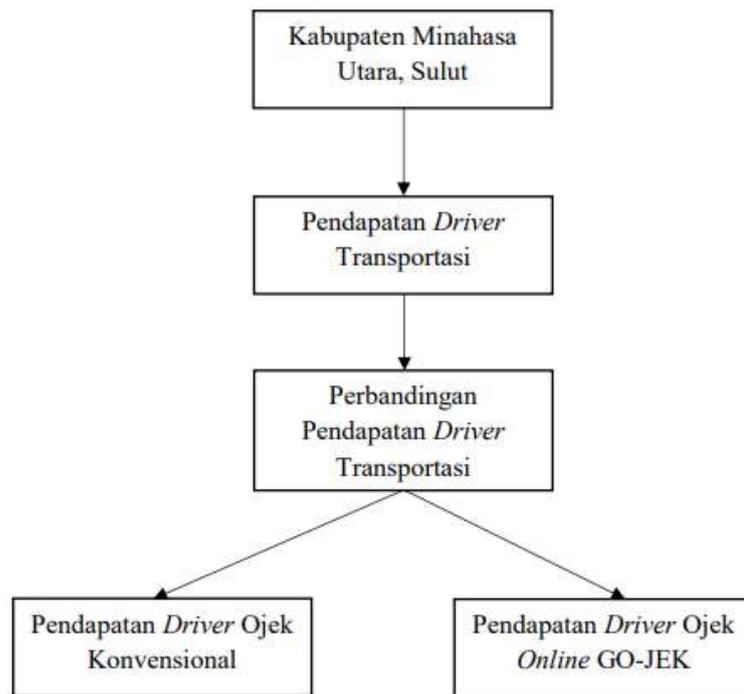
Penelitian oleh Dharma, Sadalia dan Silalahi (2019) menganalisis tentang penentu pendapatan mitra taksi *online* study kasus mitra Gocar di Medan. Jenis penelitian adalah deskriptif kuantitatif yang menerapkan pendekatan penelitian kausal, Peneliti menggunakan teknik pengambilan sampel dengan *random sampling* dengan jumlah sampel penelitian sebanyak 96 responden dari rumus Slovin. Hasil

penelitian menyimpulkan bahwa faktor tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan mitra. Faktor insentif berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap pendapatan pasangan. Faktor lokasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pasangan. Faktor jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pasangan. Faktor pendidikan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pasangan. Faktor tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pasangan melalui pendidikan. Faktor insentif berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan pasangan melalui pendidikan. Faktor lokasi secara positif dan signifikan mempengaruhi pendapatan pasangan melalui pendidikan. Faktor jam kerja berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan pasangan melalui pendidikan.

Penelitian oleh Marsusanti, Susilawati dan Nugraha (2018) menganalisis factor-faktor yang mempengaruhi pendapatan Drvier Gojek. Jenis penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ditemukan bahwa faktor – faktor yang paling mempengaruhi pendapatan *driver* Gojek sebesar 75% adalah pesaing baru dan sistem poin, dimana pesaing baru seperti *Grab* juga mulai berkembang di kota Sukabumi. Sistem poin yang berubah dari bonus tunai Rp.1.500 jika menjalankan order 6-10 km, sekarang sudah ditiadakan lagi. *Driver* hanya mendapat bonus tunai Rp.3000 jika menjalankan order pada jam 23.00 – 05.00. Sisanya 25% adalah kenaikan Bahan Bakar Minyak (BBM). Dari hasil wawancara, tidak banyak *driver* Gojek yang mengeluhkan berkurangnya pendapatan mereka yang disebabkan oleh kenaikan harga BBM.

2.6 Kerangka Konseptual

Gambar 1. Kerangka Konseptual Penelitian



Sumber : Data diolah penulis

Pada gambar 1 diatas merupakan kerangka konseptual dari penelitian ini, yaitu penelitian dilakukan di Kabupaten Minahasa Utara Provinsi Sulawesi Utara untuk menganalisis pendapatan *driver* transportasi sehingga bisa dilihat perbandingan pendapatan antara *driver* Ojek konvensional dengan *driver* ojek online GO-JEK.

METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang tujuannya untuk menganalisis data mengenai potensi pendapatan *driver* ojek *online* di daerah Kabupaten Minahasa Utara. Jenis penelitian ini adalah deskriptif yaitu untuk mengetahui atau menggambarkan kenyataan dari kejadian yang diteliti, sehingga memudahkan untuk mendapatkan data yang objektif dalam menganalisis perbandingan pendapatan *driver* ojek konvensional dan *driver* ojek *online* *GO-JEK* di daerah Kabupaten Minahasa Utara.

Tempat Dan Waktu Penelitian

Tempat penelitian ini dilaksanakan di area Kabupaten Minahasa Utara. Dengan permasalahan yang diangkat dari penelitian ini, maka lamanya waktu yang digunakan untuk meneliti yaitu sekitar 3 bulan.

Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas subjek atau objek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah *driver* ojek konvensional dan *driver* ojek *online* *GOJEK* yang beroperasi di area Kabupaten Minahasa Utara. Sampel penelitian adalah faktor dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah probability sampling. Probability sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel (Sugiyono, 2017). Sampel dalam penelitian ini adalah *driver* ojek konvensional dan *driver* ojek *online* *GOJEK* yang bersedia memberikan data pribadi berkaitan dengan penelitian ini.

Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan data kuantitatif. Data kuantitatif yaitu data-data tarif dan poin ojek *online* *GO-JEK* yang diberlakukan oleh perusahaan *GO-JEK* pada para mitra *driver* khususnya di Minahasa Utara. Sumber data yang digunakan adalah primer dan data sekunder. Untuk data primer, peneliti melakukan observasi dan memperoleh data pendapatan dari *driver* ojek konvensional dan *driver* *GO-JEK*. Untuk memperoleh data yang diperlukan, peneliti berusaha mencari informasi dari pihak perusahaan *GO-JEK* yang menjadi sumber data sekunder dalam penelitian ini. Data sekunder yaitu data tarif dan poin serta skema bonus dari *GO-JEK*.

Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek *online* yang dimaksud adalah pendapatan per hari dari tiap pengendara kemudian diakumulasikan dan dikurangi 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.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah sampel purposif yaitu pengambilan sampel berdasarkan kriteria tertentu (Sugiyono, 2017). Pengambilan data menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diambil langsung pada responden penelitian yaitu *driver* ojek konvensional dan *driver* ojek

online *GO-JEK* yang beroperasi di Kabupaten Minahasa Utara. Data sekunder yang diambil dari sumber resmi pemerintah yaitu BPS Sulawesi Utara, perusahaan *GO-JEK* dan literatur secara daring.

Teknik Analisis Data

Analisis data penelitian menurut Sugiyono (2017) merupakan merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data dari setiap variabel yang diteliti, dan melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah.

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 atautidak dengan rata-rata sebuah sampel. Uji beda rata-rata dengan *T-test* hanya bisa menggunakan data yang bersifat kuantitatif.
3. Uji-t Independent sample *T-test*. Jenis Uji t yang akan digunakana yaitu Independent Sample *T-test*. Melalui pengujian ini, dapat diketahui signifikansi perbedaan rata-rata dari kelompok sampel yang saling tidak berhubungan.
4. Dasar pengambilan keputusan dalam uji independent sample *T-test* adalah sebagai berikut:
 - Jika nilai Sig. (*2-tailed*) > 0,05 maka tidak ada perbedaan rata-rata pendapatan Ojek Konvensional dan *GO-JEK*.
 - Jika nilai Sig. (*2-tailed*) < 0,05 maka ada perbedaan rata-rata pendapatan Ojek Konvensional dan *GOJEK*.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil

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 (Watung, Rotinsulu, & Tumangkeng, 2020).

Tabel 1. Statistik Deskriptif

Group Statistics					
	Kelompok	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pendapatan	Ojek	30	103300.00	7759.977	1416.771
	Gojek	30	187333.33	9508.919	1736.083

Sumber: *Olahan Data SPSS 25, 2021*

Pada tabel statistik deskriptif, didapati nilai rata-rata pendapatan per hari untuk Ojek Konvensional adalah Rp 103.300 sedangkan rata-rata pendapatan per hari untuk *GO-JEK* adalah Rp 187.333,33. 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%

Tabel 2. Independent Sample T-Test

		Independent Samples Test								
		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means					95% Confidence Interval of the Difference	
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	Lower	Upper
Pendapatan	Equal variances assumed	1.534	.221	-37.501	58	.000	-84033.333	2240.809	-88518.800	-79547.866
	Equal variances not assumed			-37.501	55.759	.000	-84033.333	2240.809	-88522.643	-79544.024

Sumber: Olahan Data SPSS 25, 2021

Berdasarkan *output* di atas diketahui bahwa nilai Sig. *Levene's Test for Equality of Variances* adalah sebesar $0,221 > 0,05$ maka dapat diartikan bahwa varians data antara Ojek Konvensional dan *GO-JEK* adalah homogen atau sama. Sehingga penafsiran tabel *output Independent Samples Test* di atas berpedoman pada nilai yang terdapat dalam tabel "*Equal Variances Assumed*".

Berdasarkan tabel *output Independent Samples Test* pada bagian *Equal Variances Assumed*, diketahui nilai Sig. (*2-tailed*) sebesar $0,000$ yang artinya lebih kecil atau dibawah $0,05$. Berdasarkan hasil tersebut maka dapat disimpulkan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara pendapatan Ojek Konvensional dan *GO-JEK* Kabupaten Minahasa Utara.

Dilihat juga dari nilai *Mean Difference* yaitu $-84.033,333$ juga membuktikan bahwa pendapatan Ojek Konvensional memiliki pendapatan rata-rata yang lebih rendah dibandingkan dengan Ojek *online*. Maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan *driver* ojek *online* lebih banyak atau lebih tinggi dibandingkan pendapatan ojek konvensional di Kabupaten Minahasa Utara.

4.2 Pembahasan

Berdasarkan penelitian dan pengolahan data yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan kreatif dalam bidang transportasi. Layanan angkutan ojek sepeda motor berbasis telepon seluler seperti *GO-JEK* dan memberikan peluang bagi pengemudi ojek untuk mendapatkan pelanggan di lokasi mana saja tanpa terikat pangkalan. *GO-JEK* di laman resminya menyatakan bahwa seluruh calon pengemudi *GO-JEK* akan mendapat pelatihan menyeluruh mulai penggunaan telepon seluler hingga keamanan mengemudi. Selain itu pengemudi akan mendapat pembagian keuntungan sebesar delapan puluh persen untuk pengemudi dan duapuluh persen untuk perusahaan, termasuk bonus saat mencapai target tertentu (Pradipta, 2015). Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian oleh Dharma, Sadalia dan Silalahi (2019) yang hasil penelitiannya juga menyimpulkan bahwa faktor tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan mitra. Faktor insentif berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap pendapatan pasangan. Faktor lokasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pasangan. Faktor lokasi secara positif dan signifikan mempengaruhi pendapatan pasangan melalui pendidikan..

Hasil penelitian yang didapatkan dari penelitian ini cukup menggambarkan bahwa *GO-JEK* lebih menguntungkan dari segi pendapatan *driver*. Hal ini menjadi salah satu dari sekian alasan yang menyebabkan pengemudi ojek konvensional beralih menjadi pengemudi *GO-JEK*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada perbedaan signifikan antara rata-rata pendapatan Ojek Konvensional dan *GO-JEK* di mana tingkat signifikansi serta *Mean Difference* yang bernilai negatif yang berarti Ojek Konvensional memiliki *mean* yang lebih rendah dibandingkan *GO-JEK*. Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian oleh Watung, Rotinsulu dan Tumangkeng (2020) yang hasil penelitiannya juga menyimpulkan bahwa Ojek *online* memiliki pendapatan yang lebih tinggi dari pada Ojek Konvensional. Menurut hasil pengamatan penulis selama melakukan penelitian, terdapat beberapa fakta yang menyebabkan terjadinya perbedaan pendapatan yang diterima oleh pengemudi Ojek Konvensional dan *GO-JEK*, yakni:

1. Wilayah kerja mempengaruhi pendapatan yang diterima oleh kedua layanan Ojek di atas. *GO-JEK* memiliki rata-rata pendapatan yang lebih besar karena area wilayah kerja mereka yang sebesar area wilayah layanan *GO-JEK*. Di satu sisi, Ojek Konvensional memiliki ikatan wilayah untuk beroperasi, sehingga Ojek Konvensional memiliki keterbatasan area wilayah kerja.
2. Sistem yang dimiliki oleh kedua layanan Ojek di atas. *GO-JEK* memiliki sistem yang terkoordinasi dengan sangat baik dengan menggunakan aplikasi, sedangkan Ojek Konvensional harus mengantri dan bergantian dalam menerima orderan. Jam kerja yang diberikan Ojek Konvensional hanya 12-15 jam per hari, sedangkan *GO-JEK* tidak memiliki batasan jam kerja.
3. Jumlah permintaan konsumen kedua layanan Ojek di atas. Sistem yang disediakan oleh *GO-JEK* sangat memudahkan konsumen untuk menggunakan jasa *GO-JEK* terlebih karena aktivitas bisnis bisa diatur sesuai kebutuhan konsumen sedangkan Ojek Konvensional mengharuskan konsumen untuk datang ke pangkalan Ojek Konvensional. Hal ini menyebabkan permintaan konsumen *GO-JEK* lebih banyak dibandingkan Ojek Konvensional, yang pada ujungnya menyebabkan rata-rata pendapatan *driver* *GO-JEK* lebih besar daripada Ojek Konvensional.
4. Adanya sistem bonus yang diberikan kepada *driver* *GO-JEK*. Pendapatan dari *driver* *GO-JEK* tidak hanya didapatkan dari tarifnya saja, tetapi juga dari bonus yang diberikan kepada *driver* yang bisa menambahkan pendapatan secara signifikan. Bonus harian yang bisa didapatkan oleh *driver* *GO-JEK* bisa mencapai Rp 80.000 – Rp 100.000 per harinya. Bonus ini menjadi salah satu hal yang memotivasi *driver* *GO-JEK* untuk mendapatkan pendapatan yang lebih besar. Selain bonus, tidak jarang ada konsumen yang memberikan tips kepada *driver* *GO-JEK* ketika sudah menyelesaikan pesanan.

5. PENUTUP

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan baik dengan survey lapangan maupun dengan uji statistik menggunakan *Independent Sample T-test*, dapat ditarik kesimpulan bahwa pendapatan dari *GO-JEK* memiliki rata-rata pendapatan bersih yang lebih besar dibandingkan dengan pendapatan rata-rata dari Ojek Konvensional. Meskipun pengeluaran yang dikeluarkan oleh *driver* *GO-JEK* lebih besar dibandingkan dengan pengeluaran yang dikeluarkan oleh *driver* Ojek Konvensional, hal itu tetap masih memberikan keunggulan kepada *GO-JEK* dalam hal pendapatan bersih rata-rata per harinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Minahasa Utara. (2021). *Kabupaten Minahasa Utara Dalam Angka 2021*. Airmadidi: BPS Kabupaten Minahasa Utara.
- BPK. (2004). *Peraturan Pemerintah (PP) tentang Angkutan Jalan*. Retrieved from <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/5516/pp-no-74-tahun-2014>

- Dharma, B., Sadalia, I., & Silalahi, A. S. (2019). The Determinant of Online Taxi Partners Income: A Case Study From Gocar Partners in Medan, North Sumatra, Indonesia. *Saudi Journal of Business and Management Studies*, 4, 571–576. doi:<https://doi.org/10.21276/sjbms.2019.4.7.3>
- Gilarso, T. (1992). *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Makro*. Yogyakarta : Kanisius.
- Giri, P. C., & Dewi, M. H. (2017). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar Bali. *E-Jurnal EP Unud*(6), 948–975.
- Hamari, J., Sjoqlint, M., & Ukkonen, A. (2016). The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 67(9), 2047–2059. doi:<https://doi.org/10.1002%2Fasi.23552>
- Hardian , Y. (2012). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Kereta Api Jurusan Bandung-Jakarta Periode 1998-2008. *Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Pasundan*.
- Hendrik, H. (2011). Analisis Pendapatan Dan Tingkat Kesejahteraan Masyarakat Nelayan Danau Pulau Besar Dan Danau Bawah Di Kecamatan Dayun Kabupaten Siak Propinsi Riau. *Jurnal Perikanan Dan Kelautan*, 16. doi:<http://dx.doi.org/10.31258/jpk.16.01.%25p>
- Juhaini. (2018). Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (GRAB) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120).
- Kasali, R. (2017). *Disruption*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka.
- Kementerian Perhubungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. (2019). Retrieved from UU NO. 22: http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf
- Lukman, C. (2005). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa.
- Mankiw, N. G. (2009). *Makro Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Manulang, S. H. (2010). *Pokok-Pokok Hukum Ketenagakerjaan Di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Marbun, B. N. (2003). *Kamus Manajemen*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Marsusanti , E., Susilawati, & Nugraha, R. (2018). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Drivier Gojek. *Jurnal Swabumi*, 6, 128–132.
- Mulyadi, S. (2003). *Ekonomi Sumber Daya Manusia Dalam Perpektif Pembangunan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Nabila, F. I., & Tirtakusumah, H. S. (2018). Analisis Biaya dan Manfaat Terhadap Penggunaan Ojek Daring (Online) Oleh Mahasiswa di Kota Bandung. (*Doctoral dissertation, Perpustakaan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unpas Bandung*).
- Pradipta, R. (2015). *Pengakuan Ojek Pangkalan Soal Alasan Tak Mau Gabung GoJek*. (N. I. Baiduri, Editor) Retrieved from Tempo.com: <https://metro.tempo.co/read/688450/pengakuan-ojek-pangkalan-soal-alasan-tak-mau-gabung-gojek>
- Rudi, A., & Asrul. (2014). *Pengantar Sistem Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Rusli, H. (2008). *Hukum Ketenagakerjaan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Simanjuntak, P. J. (2011). *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: FE UI.

Soekartawi. (2002). *Faktor-faktor produksi*. Jakarta: Salemba Empat.

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sumarni, M., & Suprihanto, J. (2014). *Pengantar Bisnis Dasar-Dasar Ekonomi Perusahaan*. Yogyakarta : Liberty.

Susantono, B. (2014). *Revolusi Transportasi*. Jakarta: Kompas Gramedia.

Watung, M. P., Rotinsulu, D. C., & Tumangkeng, S. Y. (2020). Analisis Perbandingan Pendapatan Ojek Konvensional Dan Ojek Online Di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 20.

Widodo, S. T. (1990). *Indikator Ekonomi : Dasar Perhitungan Perekonomian Indonesia*. Yogyakarta: Kanisius.