

# Dampak Ojek *Online* (GO-JEK) Terhadap Kesempatan Kerja dan Pendapatan Mitra Ojek *Online* (GO-JEK) di Kota Medan

## *The Impact of Online Ojek (GO-JEK) on Partners Employment and Income Online Ojek (GO-JEK) in Medan City*

Zulfansyah<sup>a</sup>, Inggrita Gusti Sari Nasution<sup>b</sup>

<sup>a,b</sup> Universitas Sumatera Utara

✉ zulfansyah15@gmail.com, inggritagusti@gmail.com

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak kehadiran GO-JEK di Kota Medan terhadap kesempatan kerja dan pendapatan mitra GO-JEK di Kota Medan. Objek penelitian ini adalah mitra pengemudi roda dua GO-JEK dan mitra *merchant* GO-FOOD di Kota Medan. Penelitian ini merupakan penelitian survei dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Sampel penelitian ini berjumlah 100 mitra pengemudi roda dua dan 100 mitra *merchant* GO-FOOD dengan metode pengambilan sampel secara *Non Probability Sampling*. Pengumpulan data menggunakan instrumen kuesioner dan wawancara. Teknik analisis data secara statistik non parametrik, yaitu uji *wilcoxon signed rank test*. Berdasarkan hasil, GO-JEK berkontribusi sebesar Rp 1,1 triliun per tahun ke dalam perekonomian Kota Medan melalui pendapatan mitra pengemudi roda dua dan sebesar Rp 339 milyar per tahun melalui penghasilan mitra *merchant*/UMK GO-FOOD. Berdasarkan hasil Uji *Wilcoxon Signed Rank Test* bahwa terdapat perbedaan yang signifikan terhadap pendapatan mitra pengemudi roda dua GO-JEK sebelum dan setelah menjadi mitra GO-JEK. Begitu juga dengan mitra *merchant*/UMK GO-FOOD. Alpha yang digunakan dalam perhitungan ini adalah 5%.

**Kata Kunci:** Pendapatan; Kesempatan Kerja; Merchant GO-FOOD; Ojek *Online*

### Abstract

This study aims to determine the impact of GO-JEK's presence in Medan City on employment opportunities and income of GO-JEK partners in Medan City. The objects of this research are GO-JEK's two-wheeled driver partners and GO-FOOD merchant partners in Medan City. This research is a survey research using a quantitative approach. The sample of this study was 100 two-wheeled driver partners and 100 GO-FOOD merchant partners using the Non-Probability Sampling method. Data collection using questionnaires and interviews. The data analysis technique was statistically non-parametric, namely the Wilcoxon signed rank test. Based on the results, GO-JEK contributes IDR 1.1 trillion per year to the economy of Medan City through the income of two-wheeled driver partners and IDR 339 billion per year through the income of GO-FOOD merchant/UMK partners. Based on the results of the Wilcoxon Signed Rank Test, there is a significant difference in the income of GO-JEK's two-wheeled driver partners before and after becoming GO-JEK partners. Likewise with GO-FOOD merchants/UMK partners. Alpha used in this calculation is 5%.

**Keywords:** Income; Job Opportunities; GO-FOOD Merchants; Online Ojek

## 1. Pendahuluan

Sejak awal tahun 2000, perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) berkembang sangat pesat. Hal tersebut telah berdampak pada perubahan sosial yang sangat cepat di banyak negara di seluruh dunia, termasuk Indonesia. Beberapa perubahan besar yang terjadi, antara lain komersialisasi digital. Penelitian mengenai perubahan-perubahan ini penting agar pengambil kebijakan dan pendekatan program-program pemberdayaan masyarakat tepat sasaran. Oleh karena itu, banyak bisnis mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi tersebut, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa berbasis aplikasi. Salah satunya adalah moda transportasi darat bernama GO-JEK. GO-JEK adalah salah satu moda transportasi online yang paling banyak digunakan oleh masyarakat. Bahwa pengguna aplikasi online GO-JEK mencapai 21,6% dari total pengguna aplikasi teknologi yang dipakai di Indonesia. GO-JEK adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia [1]

Kehadiran GO-JEK memiliki dampak sosial ekonomi terhadap Indonesia. GO-JEK Indonesia saat ini bermitra dengan lebih dari 900 ribu mitra pengemudi dan lebih dari 125 ribu Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (mitra merchant Go-Food) beserta puluhan ribu penyedia jasa individu (talent partners) di seluruh Indonesia [2]. Hasil riset LD FEB UI terhadap mitra pengemudi roda dua yang ada di Indonesia mengungkapkan bahwa GO-JEK berkontribusi sebesar Rp 8,2 triliun per tahun ke dalam perekonomian Indonesia melalui penghasilan mereka. Sedangkan, dari mitra merchant GO-FOOD berkontribusi sebesar 1,7 triliun per tahun ke dalam perekonomian Indonesia melalui penghasilan mitra UMKM.

Hasil riset mengungkapkan bahwa rata-rata penghasilan mitra pengemudi roda dua GO-JEK penuh waktu lebih tinggi dari pendapatan pegawai. Dimana, rata-rata penghasilan mencapai Rp 3,31 juta per bulan. Selain itu, GO-JEK juga mengurangi tekanan pengangguran dengan memperluas kesempatan kerja, terutama untuk mereka dengan tingkat pendidikan SMA/ sederajat dan perguruan tinggi/ sekolah tinggi. Oleh karena itu, jika LD FEB UI meneliti dampak keberadaan GO-JEK terhadap perekonomian Indonesia, maka peneliti tertarik untuk meneliti keberadaan GO-JEK terhadap perekonomian di Kota Medan.

## 2. Landasan Teori

### 2.1 Pengertian Pendapatan

Menurut Zuhrikski dalam [3], pendapatan menurut ilmu ekonomi diartikan sebagai nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam satu periode seperti keadaan semula. Definisi tersebut menitikberatkan pada total kuantitatif pengeluaran terhadap konsumsi selama satu periode. Upah yang diberikan oleh para pengusaha secara teoritis dianggap sebagai harga dari tenaga yang dikorbankan pekerja untuk kepentingan produksi, sehubungan dengan hal itu maka upah yang diterima pekerja dapat dibedakan dua macam, yaitu:

- Upah nominal, yaitu sejumlah upah yang dinyatakan dalam bentuk uang yang diterima secara rutin oleh para pekerja.
- Upah riil adalah kemampuan upah nominal yang diterima oleh para pekerja jika ditukarkan dengan barang dan jasa, yang diukur berdasarkan banyaknya barang dan jasa yang bisa didapatkan dari pertukaran tersebut [3].

### 2.2 Tenaga Kerja

Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang atau jasa, baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat [4]. Penduduk usia kerja menurut Badan Pusat Statistik adalah penduduk usia 15 tahun ke atas yang dikelompokkan ke dalam angkatan kerja dan bukan angkatan kerja. Badan Pusat Statistik membagi tenaga kerja (*employed*) terdiri atas 3 macam, yaitu:

- Tenaga kerja penuh (*full employed*), adalah tenaga kerja yang mempunyai jumlah jam kerja > 35 jam dalam seminggu dengan hasil kerja tertentu sesuai dengan uraian tugas.

- Tenaga kerja tidak penuh atau setengah pengangguran (*under employed*), adalah tenaga kerja dengan jam kerja  $< 35$  jam seminggu.
- Tenaga kerja yang belum bekerja atau sementara tidak bekerja (*unemployed*), adalah tenaga kerja dengan jam kerja  $0 < X < 1$  jam per minggu.

### 2.3 Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM)

Klasifikasi usaha dari banyaknya jumlah tenaga kerja yang dimiliki adalah sebagai berikut: Usaha Mikro memiliki jumlah tenaga kerja sebanyak 1-4 orang, Usaha Kecil memiliki tenaga kerja berjumlah 5-19 orang, Usaha Sedang berjumlah 20-99 orang, dan Usaha Besar memiliki tenaga kerja sebanyak  $\geq 100$  orang [5].

### 2.4 GO-JEK Sebagai Moda Transportasi Berbagi

Masyarakat banyak terbantu semenjak hadirnya GO-JEK karena dimudahkan dengan berbagai menu layanannya dan promosi yang dapat menarik konsumen. Kehadirannya GO-JEK di Indonesia memberikan kemudahan bagi masyarakat Indonesia melalui layanannya, seperti *Go-Ride*, *Go-Food*, *Go-Mart*, *Go-Send*, dan *Go-Box*, *Go-Car*, *Go-Clean*, *Go-Massage*, *Go-Glam*, *Go-Tix*, *Go-Auto*, *Go-Med*, dan *Go-Pulsa*.

## 3. Teknik Analisis

Penelitian ini termasuk ke dalam penelitian survei dengan pendekatan kuantitatif dan metode deskriptif. Penelitian ini dilakukan di Kota Medan Indonesia pada tahun 2018 (September-Desember). Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah metode *non-probability sampling*, yaitu *purposive sampling* dengan kriteria yang ditetapkan adalah mitra GO-JEK tersebut telah bergabung dan bekerja dengan PT. GO-JEK minimal selama 1 tahun, terkhusus mitra pengemudi GO-JEK yang diteliti hanya yang bekerja sebagai mitra pengemudi GO-RIDE di PT GO-JEK dan tidak memiliki pekerjaan yang lainnya, dan mitra GO-JEK tersebut telah bergabung dan bekerja dengan PT GO-JEK serta secara aktif hanya beroperasi di wilayah Kota Medan saja. Selain penarikan sampel secara *purposive sampling*, penelitian ini juga menggunakan rumus Slovin, sehingga diperoleh sampel berjumlah 100 mitra GO-JEK roda dua dan 100 mitra *merchant* GO-FOOD. Adapun teknik analisis data dengan menggunakan uji beda *Wilcoxon Signed Rank Test*.

## 4. Pembahasan

Berdasarkan hasil lapangan, bahwa rata-rata penghasilan mitra pengemudi roda dua GO-JEK mengalami peningkatan sebesar 52 persen. Adapun, rata-rata pendapatan bruto mitra GO-JEK roda dua adalah Rp6.292.000 per bulan. Sedangkan, rata-rata pendapatan bersih/setelah dikurangi dengan rata-rata pengeluaran menjadi Rp3.945.000 per bulan. Ini justru lebih tinggi dari upah minimum regional Kota Medan tahun 2018 yang berjumlah Rp2.749.074.

Berdasarkan tabel TDF, mitra pengemudi roda dua GO-JEK berkontribusi sebesar Rp91.650.000.000- per bulan ke dalam perekonomian Kota Medan melalui pendapatan mitra pengemudi roda dua GO-JEK dengan cara meyesilihkan pendapatan mitra pengemudi roda dua GO-JEK sebelum dengan setelah menjadi mitra GO-JEK. Atau setara dengan 1,1 triliun rupiah per tahun. Terkhusus untuk sampel Kota Medan, diperoleh bahwa GO-JEK berkontribusi sebesar Rp 216 milyar per tahun. Jika LD FEB UI melakukan penelitian pada tahun 2017, berarti terjadi penambahan tingkat pendapatan yang peneliti peroleh pada tahun 2018 ini terhadap pendapatan mitra pengemudi roda dua GO-JEK di Kota Medan.

Selain itu, penelitian ini mencari perubahan tingkat pendapatan mitra pengemudi roda dua GO-JEK dengan menggunakan tabel distribusi frekuensi, sebagai berikut:

Tabel 1. Susunan TDF Pendapatan Mitra Pengemudi Roda Dua GO-JEK

Tingkat Penghasilan	Nilai Tengah (Rp Ribu)	Sebelum Menjadi Mitra		Setelah Menjadi Mitra			Total Pendapatan yang Masuk dalam Perekonomian Per Bulan (Rp Juta)			
		Jumlah Responden (Survei)	Proporsi	Jumlah Responden Weighted**	Jumlah Responden (Survei)	Proporsi	Jumlah Responden Weighted**	Total Sebelum	Total Sesudah	Selisih
0-1,5 juta	750	34	34%	8.840	1	1%	260	6.630	195	
1,6-3 juta	2.250	36	36%	9.360	9	9%	2.340	21.060	5.265	
3,1-4,5 juta	3.750	17	17%	4.420	22	22%	5.720	16.575	21.450	
4,6-6 juta	5.250	8	8%	2.080	17	17%	4.420	10.920	23.205	
6,1-7,5 juta	6.750	1	1%	260	23	23%	5.980	1.755	40.365	
7,6-9 juta	8.250	1	1%	260	15	15%	3.900	2.145	32.175	
9,1-10,5 juta	9.750	2	2%	520	7	7%	1.820	5.070	17.745	
10,6-12 juta	11.250	1	1%	260	4	4%	1.040	2.925	11.700	
12-13,5 juta	12.750	0	0%	0	2	2%	520	0	6.630	
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100%</b>	<b>26.000*</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>	<b>26.000*</b>	<b>67.080</b>	<b>158.730</b>	<b>91.650</b>

\* Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia

\*\* Weighted berasal dari hasil survei yang telah diolah

Dari tabel di atas, terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan mitra pengemudi roda dua GO-JEK sebelum dengan setelah bergabung menjadi mitra. Hal ini dapat dilihat dari angka *p-value* atau nilai signifikansi (2 arah) 0,000 yang artinya lebih kecil dari nilai 0,05 (signifikansi < 0,05).

Tabel 2. Hasil Uji Wilcoxon Signed Rank Test Mitra Pengemudi

Roda Dua GO-JEK Kota Medan dengan Menggunakan SPSS

Nilai	Setelah – Sebelum
Signifikansi	.000

Berdasarkan hasil yang diperoleh dari 100 orang mitra pengemudi roda dua GO-JEK, terdapat 81% mitra menyatakan sebelum menjadi mitra GO-JEK mereka telah memiliki pekerjaan dan hanya 19% yang menyatakan bahwa mereka sebelumnya sama sekali tidak memiliki pekerjaan atau menganggur. Dari 19% mitra pengemudi roda dua GO-JEK yang tidak memiliki pekerjaan sebelum bergabung dengan GO-JEK sebesar 63% atau 12 orang merupakan lulusan SMA/ sederajat, sebanyak 21% atau 4 orang merupakan lulusan Sarjana (S1), dan sebanyak 11% atau 2 orang adalah lulusan Diploma, serta sisanya sebesar 5% atau 1 orang merupakan lulusan Magister (S2). Dari 19% mitra pengemudi roda dua GO-JEK yang sebelumnya tidak memiliki pekerjaan atau menganggur, ternyata sebanyak 79% telah bergabung menjadi mitra GO-JEK sejak 1 tahun sampai 1 setengah tahun yang lalu. Berarti dapat diasumsikan bahwa pada tahun 2016, ketika sebelum bergabung menjadi mitra GO-JEK mereka tercatat sebagai angkatan kerja yang menganggur namun, pada tahun 2017 setelah bergabung sebagai mitra GO-JEK mereka tercatat telah bekerja dan memiliki pendapatan sendiri.

## 5. Kesimpulan

GO-JEK berkontribusi sebesar Rp 91.650.000.000,- per bulan atau setara dengan Rp 1.1 triliun per tahun ke dalam perekonomian Kota Medan melalui pendapatan mitra pengemudi roda dua GO-JEK di Kota Medan. Adapun angka tersebut merupakan akumulasi pendapatan seluruh mitra pengemudi roda dua GO-JEK di Kota Medan. Selain itu, GO-JEK juga berkontribusi sebesar Rp 28.270.000.000,- per bulan atau setara dengan Rp 339 milyar per tahun ke dalam perekonomian Kota Medan melalui omzet penjualan mitra GO-FOOD di Kota Medan. Di lain sisi, GO-JEK juga berpengaruh terhadap perluasan kesempatan kerja bagi masyarakat Kota Medan, khususnya bagi angkatan kerja yang belum terserap melalui mitra pengemudi roda dua GO-JEK. Namun, tidak terjadi dengan penyerapan tenaga kerja oleh mitra *merchant* GO-FOOD.

## **Referensi**

- [1] Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia. 2017. Hasil Riset LD FEB UI: Go-Jek Sumbang 334 Milyar Rupiah Per Tahun Ke Perekonomian Kota Medan. Jakarta: Berita Pers.
- [2] Ngazis, A., an Angelia, M. 2016. Survei: Go-Jek Ungguli Grab. <https://www.viva.co.id/digital/digilife/748464-survei-gojek-ungguli-grab> diakses pada 20 Juni 2018.
- [3] Zuhriski, H. (2008). Analisis pendapatan pedagang sayur keliling di kelurahan tegallega kota Bogor.
- [4] Sukirno, S. 2008. Mikro Ekonomi Teori Pengantar. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- [5] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Jakarta.