



DAMPAK KENAIKAN TARIF GO-RIDE GOJEK TERHADAP PENDAPATAN DRIVER GO-RIDE DI KECAMATAN PADANG SELATAN

Nilam Putri Cahayati¹, Yurni Suasti²

¹Mahasiswa Program Studi Pendidikan Geografi

² Dosen Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

Email : nilamputricahayati28@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah (1) menganalisis pola persebaran pangkalan *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan (2) menganalisis jangkauan *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan, dan (3) menganalisis pendapatan *driver* go-ride gojek sebelum kenaikan, sesudah kenaikan, dan ketika pandemi covid-19. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif. Populasi penelitian ini adalah *driver* gojek yang tersebar di kecamatan Padang Selatan yang tergabung dalam komunitas yang aktif. Dengan teknik pengambilan sampel menggunakan teknik total sampling, dengan total 80 responden. Dalam penelitian ini, peneliti menemukan : (1) Pola persebaran Pangkalan *Driver* Go-Ride pada pukul 07.00-08.00 WIB, pukul 12.00-13.00 WIB, dan pukul 16.00-17.00 WIB adalah mengelompok (*Clustered*). (2) Jangkauan *driver* go-ride pada pukul 07.00-08.00 WIB, pukul 12.00-13.00 WIB, dan pukul 16.00-17.00 WIB dalam masa sebelum kenaikan, sesudah kenaikan, dan ketika pandemi covid-19 memiliki jangkauan yang berbeda-beda, jarak terjauh adalah 20,5 km dan jarak terdekat 0,1 km berdasarkan titik jemput ke titik tujuan. (3) dari sebelum kenaikan tarif, sesudah kenaikan tarif, dan ketika pandemi covid-19 pendapatan *driver* mengalami penurunan, hal ini dilihat dari pendapatan sangat tinggi berjumlah 42 orang dengan persentase 52,50% mengalami penurunan ketika sesudah kenaikan tarif menjadi 11 orang dengan persentase 13,75 %, dan ketika pandemi covid-19 *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan tidak menghasilkan pendapatan sangat tinggi.

Kata Kunci : Jangkaun, Pendapatan, Persebaran

Abstract

The objectives of this study were (1) to analyze the distribution pattern of the go-ride driver base in South Padang District (2) to analyze the reach of go-ride drivers in Padang Selatan District, and (3) to analyze the income of go-ride go-ride drivers before the increase, after the increase, and when the covid-19 epidemic. This type of research is quantitative. The population of this study were motorbike taxi drivers scattered in Padang Selatan sub-district who are members of an active community. With the sampling technique using total sampling technique, with a total of 80 respondents. In this study, researchers found: (1) The distribution pattern of the Go-Ride Driver Base at 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, and at 16.00-17.00 WIB is clustered. (2) The reach of go-ride drivers at 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, and 16.00-17.00 WIB in the period before the increase, after the increase, and when the Covid-19 pandemic has different periods, the farthest distance is 20.5 km and the closest distance 0.1 km based on point pick up to destination point. (3) from before the tariff increase, after the tariff increase, and when the Covid-19 pandemic the driver's income decreased, this can be seen from the very high income of 42 people with a percentage of 52.50% experiencing a decrease when after the tariff increase it became 11 people with a percentage 13.75%, and when the Covid-19 pandemic the go-ride drivers of South Padang District did not generate very high income.

Keywords: Term, Income, Distribution



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

¹Jurusan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

²Dosen Jurusan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

PENDAHULUAN

Kemajuan bidang teknologi saat ini mendorong masyarakat untuk berkembang, baik secara sosial maupun non sosial. Seiring berkembangnya teknologi pada era globalisasi, ternyata berpengaruh terhadap perkembangan transportasi. Saat ini transportasi menjadi kebutuhan yang sangat diperlukan bagi manusia, sehingga masyarakat membutuhkan transportasi yang cepat, nyaman dan aman.

Akhir-akhir ini, bidang transportasi sedang dikuasi oleh transportasi berbasis *online* atau transportasi berbasis aplikasi. Transportasi *online* merupakan transportasi yang sistem pemesanannya menggunakan aplikasi khusus yang langsung menghubungkan konsumen dengan *driver*.

Salah satu transportasi *online* yang banyak diminati oleh pelanggannya adalah gojek. Gojek ini sudah dirintis di Indonesia sejak tahun 2010 oleh bapak Nadiem. Layanan gojek ini menjadi sangat terkenal dalam kehidupan masyarakat pada awal tahun 2014, sejak peluncuran aplikasinya di android dan ios. Dengan menggunakan aplikasi ini konsumen akan langsung mengetahui biaya perjalanan dan *driver* akan menjemput konsumen sesuai dengan alamat yang tertera dalam aplikasi.

Jasa gojek ini sudah tersebar di 176 kota dan kabupaten di Indonesia, salah satunya di Kota

Padang. Di Kota Padang gojek sudah beroperasi sejak tahun 2017.

Tarif awal gojek di Kota Padang dikenakan biaya Rp 4.000/km, tetapi semenjak adanya kebijakan pemerintah yang sudah tercantum Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang Peningkatan Tarif Dasar dan Tarif Minimum Ojol, yang berlaku Se-Indonesia. Kebijakan ini berlaku semenjak tanggal 2 September 2019 dengan tarif Rp 9.000/km, tarif ini lebih tinggi dari tarif sebelumnya.

Kenaikan tarif gojek *online* disuatu sisi dapat meningkatkan pendapatan *driver* gojek, apabila tarif tersebut masih dapat dijangkau oleh masyarakat. Sebaliknya, apabila kenaikan tarif yang begitu tinggi dirasakan oleh masyarakat justru *driver* gojek akan sepi orderan. Apalagi ketersediaan angkutan umum lainya yang masih banyak dan dapat diakses dengan mudah.

Pada dasarnya kenaikan tarif ini bertujuan untuk meningkatkan pendapatan organik mitra *driver* dari tarif dan meningkatkan kesejahteraan pengemudi gojek. Berdasarkan informasi yang didapatkan melalui *Gatra Com* bahwa *driver* gojek Kota Padang melakukan protes atas kenaikan tarif gojek, protes yang dilakukan oleh *driver* ini adalah untuk meminta penjelasan atas alasan kenaikan tarif gojek dan meminta untuk dikembalikan tarif normal.

Awalnya kenaikan tarif ini bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan *driver* gojek, tapi saat ditemukan di lapangan bahwa tujuan dari kenaikan tersebut tidak dirasakan oleh *driver* gojek. Bahkan saat ini ketika terjadi pandemi covid-19 *driver* gojek benar-benar tidak merasakan keberhasilan dari tujuan dinaikannya tarif gojek.

Pendapatan *driver* go-ride didapatkan melalui 3 sumber yaitu, orderan, poin, dan tips yang diberikan oleh konsumen kepada *driver*. Pendapatan *driver* go-ride ini dilihat dari 3 indikator, yaitu jam kerja,

orderan, dan poin. Maka dari itu penulis mengangkat penelitian dengan judul “*Analisis Dampak Kenaikan Tarif Go-ride Gojek Terhadap Pendapatan Driver Go-Ride Gojek di Kecamatan*

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif, dengan populasi *driver* gojek go-ride yang tersebar di komunitas yang aktif di kecamatan padang selatan, dengan teknik Sampel total sampling, dalam penelitian ini terdiri dari dua komunitas yaitu Dunsanak dan Doskil dengan jumlah 80 responden.

Tabel 1. Jumlah Sampel *Driver* Go-Ride Di Kecamatan Padang Selatan

No	Nama Komunitas	Jumlah Anggota
1	DOSKIL	45 orang
2	Dunsanak	35 orang
	jumlah	80 orang

Sumber : Ketua Umum Komunitas Doskil

Alat yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer yang digunakan adalah membagikan kuesioner dan melakukan wawancara terkait dampak kenaikan tarif terhadap pendapatan, sedangkan untuk data sekundernya adalah in geoportal.

Untuk teknik analisis data dalam penelitian ini, peneliti menggunakan analisis tetangga terdekat, flow map dan rumus persentase (Sugiyono,2020), dengan rumus dibawah ini:

$$P = \frac{f}{n} 100\%$$

Keterangan :

P : Persentase

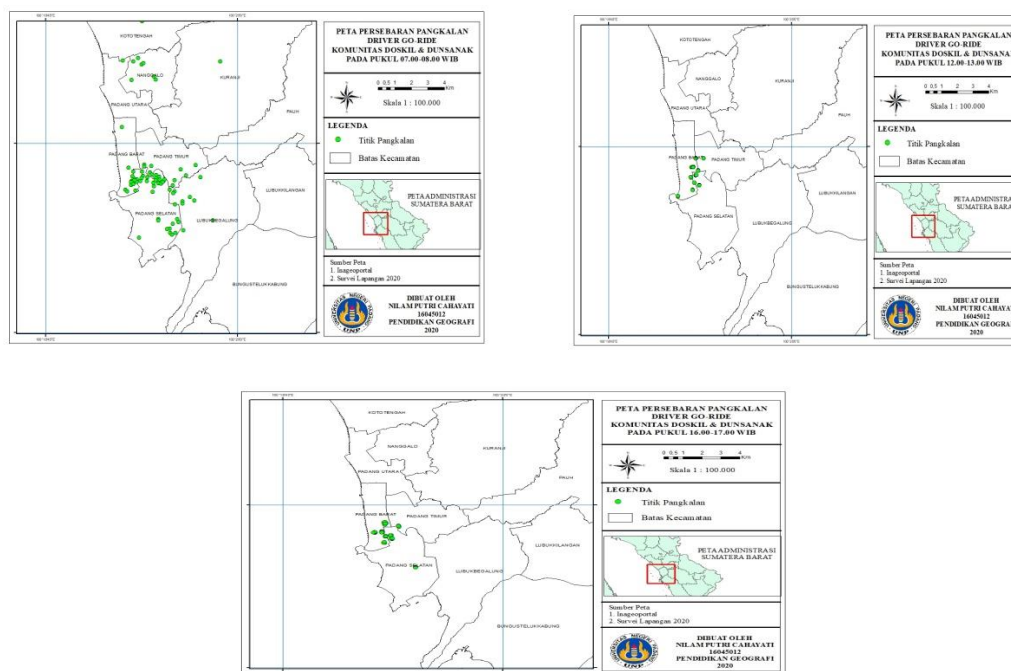
f : Frekuensi

n : Jumlah Responden

HASIL DAN PEMBAHASAN

Persebaran Pangkalan *Driver* Go-Ride Di Jam Sibuk Kecamatan Padang Selatan

Pola persebaran *driver* go-ride dilihat dari hasil penelitian sebagai berikut :



Gambar 1. Peta Persebaran Pangkalan *Driver* Go-Ride Kecamatan Padang Selatan Dijam-Jam Sibuk

Jangkauan *Driver* Go-Ride Kecamatan Padang Selatan

Jangkauan setiap *driver* go-ride berbeda-beda, jangkauan merupakan jarak setiap orderan yang diselesaikan oleh *driver*. Berdasarkan data primer terhadap 80 responden diperoleh jarak terjauh dan terdekat dari sebelum kenaikan, sesudah kenaikan, dan ketika pandemi covid-19 pada pukul 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00

WIB, dan 16.00-17.00 WIB dengan jarak terjauh 20,5 km dan jarak terdekat 0,1 km dari titik jemput ke titik antar konsumen, Jangkauan *driver* gojek dikelompokkan atas tiga kriteria : (1) Jangkaun dengan jarak dekat dengan jarak 0,1-6,9 km, (2) jangkauan dengan jarak sedang dengan jarak 7- 13,8 km, dan (3) jangkauan dengan jarak jauh dengan jarak 13,9-20,7 km.

Tabel 2. Jangkauan *Driver* Go-Ride Berdasarkan Kriteria

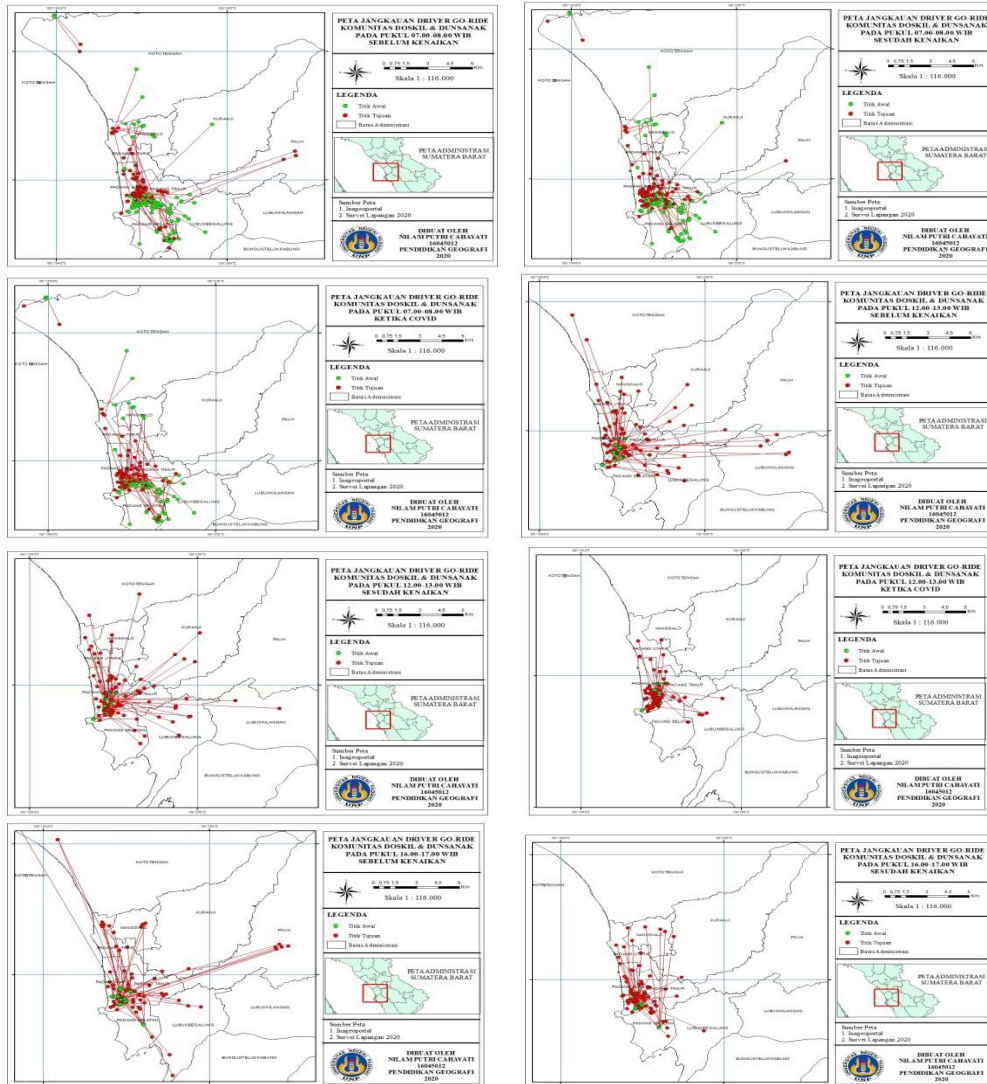
Keterangan	Jangkaun	07.00-08.00 WIB		12.00-13.00 WIB		16.00-17.00 WIB	
		Jumlah Orang	Persentase	Jumlah Orang	Persentase	Jumlah Orang	Persentase
Sebelum Kenaikan	Jarak Dekat	75	93,8%	70	87,5%	70	87,5%
	Jarak Sedang	5	6,3%	10	12,5%	8	10,0%
	Jarak Jauh	0	0,0%	3	3,8%	2	2,5%
Sesudah Kenaikan	Jarak Dekat	77	96,3%	73	91,3%	66	82,5%
	Jarak Sedang	3	3,8%	7	8,8%	4	5,0%

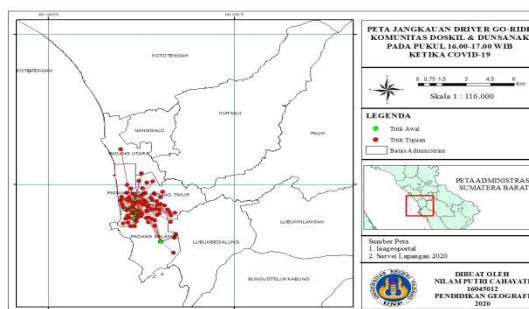
Pendemi Covid-19	Jarak Jauh	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Jarak Dekat	66	82,5%	70	87,5%	70	87,5%
	Jarak Sedang	4	5,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Jarak Jauh	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Sumber : data yang diolah (2020)

Berdasarkan tabel 2 bahwa jangkauan driver go-ride kecamatan padang selatan pada pukul 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, dan 16.00-17.00 WIB dalam masa sebelum kenaikan, sesudah kenaikan,

dan ketika pandemi covid-19 didominasi dengan jangkauan jarak dekat. Berdasarkan data primer didapatkan peta jangkauan driver go-ride sebagai berikut:





Gambar 2. Peta Jangkauan *Driver Go-Ride* Komunitas Doskil Dan Dunsanak Kecamatan Padang Selatan

Pendapatan *Driver Go-Ride*

Pendapatan selalu berhubungan dengan uang yang dihasilkan ketika habis bekerja, adapun jenis pendapatan yang dapat kita lihat yaitu pendapatan kotor dan pendapatan bersih. Untuk pendapatan kotor ialah pendapatan yang belum dikurangi oleh pengeluaran atau biaya lainnya,

sedangkan pendapatan bersih ialah pendapatan yang sudah dikurangi oleh biaya-biaya lainnya. Untuk melihat klasifikasi pendapatan maka penulis menggunakan klasifikasi pendapatan berdasarkan BPS, dengan kategori sebagai berikut :

Tabel 3 Kategori Pendapatan Perbulan Berdasarkan BPS Pendapatan

Sangat Tinggi	>Rp 3.500.000
Tinggi	Rp 2.500.000- Rp 3.500.000
Sedang	Rp 1.500.000- Rp 2.500.000
Rendah	< Rp 1.500.000

Sumber : BPS

Berdasarkan klasifikasi pendapatan di atas, didapatkan hasil pendapatan *driver go-ride* sebagai berikut:

Tabel 4 Pendapatan *Driver Go-Ride* Kecamatan Padang Selatan Berdasarkan BPS

Pendapatan	Sebelum Kenaikan		BPS		Covid-19	
	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
Sangat Tinggi	42	52,50%	11	13,75%	0	0,00%
Tinggi	25	31,25%	38	47,50%	1	1,25%
Sedang	7	8,75%	10	12,50%	10	12,50%
Rendah	6	7,50%	21	26,25%	59	73,75%
Berhenti	0	0,00%	0	0,00%	10	12,50%

Sumber : data yang diolah (2020)

Berdasarkan tabel 4 bahwa pendapatan *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan sebelum kenaikan tarif gojek lebih dari setengah (52,50%) *driver* go-ride memiliki pendapatan dengan kategori sangat tinggi, kemudian termasuk pendapatan tinggi sebanyak 31,25%. Sementara setelah kenaikan tarif gojek hampir setengah (47,50%) dari *driver* go-ride memiliki pendapatan dengan kategori tinggi dan jumlah terbesar lainnya adalah dengan pendapatan rendah sebanyak 26,25%. Fenomena yang sangat kontras ditemukan pada masa covid-19, pendapatan *driver* go-ride didominasi dengan pendapatan rendah sebanyak 73,75%, bahkan ada *driver* go-ride yang berhenti bekerja menjadi *driver* gojek sebanyak 12,50%.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kenaikan tarif gojek mempengaruhi pendapatan *driver* gojek, khususnya ketika pandemi covid-19 pendapatan lebih dipengaruhi oleh situasi covid sehingga pergerakan gojek *online* menjadi terbatas karena adanya

kebijakan PSBB, bahwa gojek dilarang membawa penumpang.

Jam kerja

Jam kerja merupakan salah satu indikator yang bisa melihat pendapatan. Dari sebelum kenaikan, sesudah kenaikan, dan ketika pandemi covid-19 *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan memiliki jam kerja yang berbeda-beda. Jam kerja *driver* gojek dalam penelitian ini dikelompokkan atas tiga kriteria berdasarkan perolehan data lapangan yakni : (1) jam kerja singkat dengan jam kerja 40-120jam/bulan, (2) jam kerja sedang dengan jam kerja 121-201 jam/bulan, dan (3) jam kerja panjang dengan jam kerja 202-282 jam/bulan. Pengkelompokan jam kerja ini diambil berdasarkan jam kerja terpanjang dan jam kerja tersingkat dari sebelum kenaikan, sesudah kenaikan, dan ketika pandemi covid 19 dibagi banyak kelas. Berdasarkan data primer jam kerja tersingkat adalah 40 jam/bulan dan jam kerja terpanjang adalah 280 jam/bulan.

Tabel 5. Jam Kerja *Driver* Go-Ride Kecamatan Padang Selatan Berdasarkan

Keterangan	Kriteria		Jumlah (Orang)	Persentase (%)
		Kriteria		
Sebelum Kenaikan		Jam Kerja Singkat	6	7,50%
		Jam Kerja Sedang	46	57,50%
		Jam Kerja Panjang	28	35,00%
Sesudah Kenaikan		Jam Kerja Singkat	6	7,50%
		Jam Kerja Sedang	35	43,75%
		Jam Kerja Panjang	39	48,75%
Pendemi Covid-19		Jam Kerja Singkat	8	10,00%
		Jam Kerja Sedang	30	37,50%

Jam Kerja Panjang	32	40,00%
Berhenti	10	12,50%

Sumber : data yang diolah (2020)

Berdasarkan tabel 5 diatas bahwa untuk jam kerja sebelum kenaikan tarif gojek lebih dari setengah (57,50%) *driver* go-ride memiliki jam kerja sedang, dan jumlah terbesar lainnya dengan jam kerja panjang sebanyak 35%.

Untuk melihat perbandingan antara jam kerja dan pendapatan *driver* go-ride Kecamatan Padang

Sementara sesudah kenaikan tarif gojek hampir setengah (48,75%) dari *driver* memiliki jam kerja dengan kategori panjang dan ketika pandemi covid-19 jam kerja *driver* go-ride didominasi dengan jam kerja panjang sebanyak 40%.

Selatan dapat dilihat dari tabel di bawah ini :

Tabel 6 Persilangan Jam Kerja dan Pendapatan

Jam Kerja/Pendapatan	Sangat Tinggi		Tinggi		Sedang		Rendah	
	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
Sebelum Kenaikan								
Singkat	2	2,50%	0	0,00%	2	2,5%	2	2,50%
Sedang	28	35,00%	13	16,25%	4	5,0%	1	1,25%
Panjang	12	15,00%	12	15,00%	1	1,3%	3	3,75%
Sesudah Kenaikan								
Singkat	0	0,00%	1	1,25%	0	0,0%	5	6,25%
Sedang	5	6,25%	19	23,75%	4	5,0%	7	8,75%
Panjang	6	7,50%	18	22,50%	6	7,5%	9	11,25%
Pandemi Covid-19								
Singkat	0	0,00%	1	1,25%	0	0,0%	7	8,75%
Sedang	0	0,00%	0	0,00%	4	5,0%	26	32,50%
Panjang	0	0,00%	0	0,00%	6	7,5%	26	32,50%

Sumber : Data yang diolah (2020)

Berdasarkan tabel 6 didapatkan informasi bahwa sebelum kenaikan tarif gojek lebih sepertiga (35%) dari *driver* gojek mendapatkan penghasilan yang sangat tinggi dalam jam kerja sedang, sementara sesudah kenaikan tarif gojek hampir

Orderan

Orderan merupakan pesanan yang dimiliki oleh *driver* go-ride, yang mana dari orderan tersebut *driver* go-

dari seperempat (23,75%) *driver* go-ride mendapatkan penghasilan tinggi dengan jam kerja sedang, dan ketika pandemi covid-19 *driver* go-ride didominasi dengan penghasilan rendah dengan jam kerja sedang (32,50%) dan panjang (32,50%).

ride bisa menghasilkan pendapatan. Orderan *driver* go-ride dalam

penelitian ini dikelompokkan atas tiga kriteria berdasarkan perolehan

data lapangan yakni : (1) orderan sedikit dengan jumlah orderan 28-299 orderan/bulan, (2) orderan sedang dengan jumlah orderan 300-572 orderan/bulan, dan (3) orderan banyak dengan jumlah orderan 573-844 orderan/bulan. Pengkelompokan ini diambil berdasarkan jumlah

orderan terbanyak dan orderan tersedikit dari sebelum kenaikan, sesudah kenaikan, dan ketika pandemi covid 19 dibagi banyak kelas. Orderan terbanyak *driver* go-ride dengan 840 orderan/bulan sedangkan orderan sedikit *driver* go-ride dengan 28 orderan/bulan

Tabel 7 Jumlah Dan Persentase Orderan *Driver* Go-Ride Kecamatan Padang Selatan Berdasarkan Kelas/Golongan

Keterangan	Kriteria	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
Sebelum Kenaikan	Orderan Sedikit	15	18,75%
	Orderan Sedang	31	38,75%
	Orderan Banyak	34	42,50%
Sesudah Kenaikan	Orderan Sedikit	40	50,00%
	Orderan Sedang	30	37,50%
	Orderan Banyak	10	12,50%
Pandemi Covid-19	Orderan Sedikit	67	83,75%
	Orderan Sedang	3	3,75%
	Orderan Banyak	0	0,00%
	Berhenti	10	12,50%

Sumber : data yang diolah (2020)

Berdasarkan tabel 7 diatas bahwa untuk orderan sebelum kenaikan tarif gojek hampir setengah (42,50%) dari *driver* go-ride memiliki orderan banyak, dan jumlah terbesar lainnya dengan orderan sedang sebanyak 38,75%. Sementara sesudah kenaikan tarif gojek setengah (50 %)

dari *driver* memiliki orderan sedikit dan ketika pandemi covid-19 orderan *driver* go-ride didominasi dengan orderan sedikit 83,75%. Untuk melihat perbandingan antara orderan dan pendapatan *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan dapat dilihat dari tabel di bawah ini :

Tabel 8 Persilangan Orderan Terhadap Pendapatan

Orderan /Pendapatan	Sangat Tinggi		Tinggi		Sedang		Rendah	
	Orang	(%)	Orang	%	Orang	%	Orang	%
Sebelum Kenaikan								
Sedikit	0	0,00%	7	8,75%	2	2,5%	6	7,50%
Sedang	14	17,50%	13	16,25%	4	5,0%	0	0,00%

Banyak	28	35,00 %	5	6,25%	1	1,3 %	0	0,00%
Sesudah Kenaikan								
Sedikit	4	5,00%	17	21,25 %	3	3,8 %	16	20,00 %
Sedang	5	6,25%	15	18,75 %	6	7,5 %	4	5,00%
Banyak	2	2,50%	6	7,50%	1	1,3 %	1	1,25%
Pendemi Covid-19								
Sedikit	0	0,00%	0	0,00%	8	10,0 %	59	73,75 %
Sedang	0	0,00%	1	1,25%	2	2,5 %	0	0,00%
Banyak	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00 %	0	0,00%

Sumber : data yang diolah (2020)

Berdasarkan tabel 8 didapatkan informasi bahwa sebelum kenaikan tarif gojek hampir setengah (35%) dari *driver* gojek mendapatkan penghasilan yang sangat tinggi dengan orderan banyak, sementara sesudah kenaikan tarif gojek hampir dari seperempat (21,25%) dari *driver* go-ride mendapatkan penghasilan tinggi dengan jam kerja sedang, dan ketika pandemi covid-19 *driver* go-ride didominasi dengan penghasilan rendah dengan orderan sedikit (73,75%).

Poin/bonus

Dalam sistem gojek dikenal dengan poin atau bonus, sistem bonus ini didapatkan dari hasil orderan jika orderan *driver* sudah mencapai target maka *driver* mendapatkan

poin/bonus. Poin *driver* go-ride dalam penelitian ini dikelompokkan atas tiga kriteria berdasarkan perolehan data lapangan yakni : (1) Poin kelas rendah dengan jumlah poin 28-299 poin/bulan, (2) poin kelas sedang dengan jumlah orderan 300-572 poin/bulan, dan (3) poin kelas tinggi dengan jumlah poin 573-844 poin/bulan.

Pengkelasan ini diambil dari jumlah orderan diambil berdasarkan orderan terbanyak dan orderan tersedikit dari sebelum kenaikan, sesudah kenaikan, dan ketika pandemi covid 19 dibagi banyak kelas. Berdasarkan data primer bahwa poin terendah adalah 28 poin/bulan dan poin tertinggi adalah 840 poin/bulan.

Tabel 9 Jumlah Dan Persentase Poin *Driver* Go-Ride Kecamatan Padang Selatan Berdasarkan Kelas

Keterangan	Kriteria	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
------------	----------	----------------	----------------

Sebelum Kenaikan	Poin Rendah	15	18,75%
	Poin Sedang	31	38,75%
	Poin Tinggi	34	42,50%
Sesudah Kenaikan	Poin Rendah	40	50,00%
	Poin Sedang	30	37,50%
	Poin Tinggi	10	12,50%
Pendemi Covid- 19	Poin Rendah	67	83,75%
	Poin Sedang	3	3,75%
	Poin Tinggi	0	0,00%
	Berhenti	10	12,50%

Sumber : data yang diolah (2020)

Berdasarkan tabel 9 diatas bahwa untuk poin sebelum kenaikan tarif gojek hampir setengah (42,50%) dari *driver* go-ride memiliki poin tinggi, dan jumlah terbesar lainnya dengan poin sedang sebanyak 38,75%. Sementara sesudah kenaikan tarif gojek setengah (50 %) dari *driver*

memiliki poin rendah dan ketika pandemi covid-19 poin *driver* go-ride didominasi dengan poin rendah sebanyak 83,75%. Untuk melihat perbandingan antara orderan dan pendapatan *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan dapat dilihat dari tabel di bawah ini :

Tabel 10 Persilangan Poin Terhadap Pendapatan

Orderan /Pendapata n	Sangat Tinggi		Tinggi		Sedang		Rendah	
	Orang	(%)	Orang	%	Orang	%	Oran g	%
Sebelum Kenaikan								
Rendah	0	0,00%	7	8,75%	2	2,5%	6	7,50%
Sedang	14	17,50%	13	16,25%	4	5,0%	0	0,00%
Tinggi	28	35,00%	5	6,25%	1	1,3%	0	0,00%
Sesudah Kenaikan								
Rendah	4	5,00%	17	21,25%	3	3,8%	16	20,00%
Sedang	5	6,25%	15	18,75%	6	7,5%	4	5,00%
Tinggi	2	2,50%	6	7,50%	1	1,3%	1	1,25%
Pandemi Covid-19								
Rendah	0	0,00%	0	0,00%	8	10,0%	59	73,75%
Sedang	0	0,00%	1	1,25%	2	2,5%	0	0,00%
Tinggi	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%

Sumber : data yang diolah (2020)

Berdasarkan tabel 10 didapatkan informasi bahwa sebelum kenaikan tarif gojek hampir setengah (35%) dari *driver* gojek mendapatkan

penghasilan yang sangat tinggi dengan poin tinggi, sementara sesudah kenaikan tarif gojek hampir seperempat (21,25%) dari *driver* go-

ride mendapatkan penghasilan tinggi dengan poin sedang, dan ketika pandemi covid-19 *driver go-ride*

Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai” Dampak Kenaikan Tarif Go-Ride Gojek Terhadap Pendapatan *Driver* Go-Ride Di Kecamatan Padang Selatan”, dapat dijabarkan sebagai berikut :

Pertama: Pola persebaran pangkalan *driver go-ride* dijam-jam sibuk, untuk jam-jam sibuk peneliti mengambil dalam tiga waktu yaitu pukul 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, dan 16.00 -17.00 WIB. Pola persebaran Pangkalan *Driver Go-Ride* pada pukul 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, dan 16.00 -17.00 WIB adalah mengelompok (*Clusered*).

Kedua : setiap *driver go-ride* memiliki jangkauan yang berbeda-beda, jangkauan yang ditempuh oleh *driver go-ride* tergantung konsumen yang mengorder gojek. didapatkan dalam penelitian ini, bahwa jarak terdekat *driver go-ride* adalah 0,1 km dan jarak terjauh adalah 20,5 km dari titik jemput ke titik antar dari pukul pada pukul 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, dan 16.00 -17.00 WIB. Di dalam aplikasi untuk jarak terjauh itu adalah bandara internasional minangkabau dan bungus teluk kabung.

Ketiga : Pendapatan *driver go-ride* gojek Kecamatan Padang Selatan sebelum kenaikan, sesudah kenaikan, dan ketika pandemi covid-

didominasi dengan penghasilan rendah dengan poin sedikit (73,75%).

19 mengalami penurunan hal ini terlihat dari pendapatan sangat tinggi berjumlah 42 orang dengan persentase 52,50% mengalami penurunan ketika sesudah kenaikan tarif menjadi 11 orang dengan persentase 13,75 %, dan ketika pandemi covid-19 *driver go-ride* Kecamatan Padang Selatan tidak menghasilkan pendapatan sangat tinggi.

Keempat: Jam kerja *driver go-ride* sebelum kenaikan tarif didominasi dengan jam kerja sedang, sesudah kenaikan dan pandemi covid-19 jam kerja *driver go-ride* didominasi dengan jam kerja panjang. jam kerja *driver go-ride* dimulai ketika dia mengaktifkan akun gojeknya dan berakhir ketika dia tidak mengaktifkan akunya, rata-rata jam kerja *driver go-ride* Kecamatan Padang Selatan dalam satu hari sekitar 7-8 jam. sebelum kenaikan tarif, *driver go-ride* didominasi oleh jam kerja sedang dengan kategori pendapatan sangat tinggi, sesudah kenaikan didominasi oleh jam kerja sedang dengan kategori pendapatan tinggi, dan ketika pandemi covid-19 *driver go-ride* didominasi oleh jam kerja sedang dan panjang dengan kategori pendapatan rendah.

Dari hasil penelitian ini dapat dilihat bahwa apabila seseorang telah mendapatkan upah/pendapatan yang tinggi maka mereka akan mengurangi

jam kerjanya, tapi jika seseorang belum mendapatkan upah/pendapatan sesuai dengan target yang ada maka seseorang tersebut akan menggunakan waktu luangnya untuk lebih banyak bekerja.

Jam kerja dan pendapatan adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan, pendapatan seseorang diperoleh melalui curahan jam kerja.

Kelima: Dari sebelum kenaikan tarif, sesudah kenaikan tarif dan ketika pandemi terjadi penurunan jumlah orderan, penurunan ini disebabkan oleh beberapa hal, yang pertama itu dikarenakan tarif naik, kedua adanya harga yang lebih murah dari gojek, adanya peraturan pemerintah ketika pandemi tidak boleh membawa penumpang (PSBB), dan yang terakhir karena virus covid-19.

Orderan *driver* go-ride dari satu orderan ke orderan lainnya menghasilkan pendapatan yang berbeda-beda, tergantung jarak yang ditempuh oleh *driver*. Jika dalam sehari *driver* bisa menyelesaikan banyak orderan, maka *driver* tersebut akan menghasilkan pendapatan yang banyak juga.

Keenam: Dari penelitian ini dapat dilihat bahwa semakin banyak poin yang dikumpulkan oleh *driver* go-ride maka semakin banyak pendapatan yang dihasilkan. Poin atau bonus ini memiliki tingkatannya masing-masing, jika bisa mengumpulkan 14 poin maka bisa mendapatkan uang sebesar Rp.

10.000, 18 poin Rp. 20.000 dan 22 poin Rp. 20.000.

Poin yang didapatkan berasal dari orderan yang sudah diselesaikan oleh *driver*, satu kali menyelesaikan orderan maka mendapatkan satu poin.

Jadi, semakin banyak orderan yang diselesaikan maka semakin banyak poin yang dapat dikumpulkan. Sistem bonus/poin ini berlaku jika orderan melebihi 14 orderan dengan 14 poin.

Penutup/ Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Pola persebaran pangkalan *driver* go-ride dijam-jam sibuk, untuk jam-jam sibuk peneliti mengambil dalam tiga waktu yaitu pukul 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, dan 16.00 -17.00 WIB. Pola persebaran Pangkalan *Driver* Go-Ride pada pukul 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, dan 16.00 -17.00 WIB adalah mengelompok (*Clusered*).
2. Jangkauan *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan dalam aplikasi adalah Bandara Internasional Minangkabau dan Bungus Teluk Kabung, setiap *driver* go-ride memiliki jangkauan dan jarak yang berbeda-beda antara satu sama lain. Jangkauan *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan dibagi atas tiga waktu berdasarkan waktu aktivitas tertinggi dalam masyarakat yaitu pada pukul 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, dan 16.00 -17.00 WIB dalam masa sebelum kenaikan, sesudah kenaikan,

dan ketika pandemi covid-19 , untuk jarak yang paling dekat untuk *driver* go-ride adalah 0,1 km dan jarak terjauh adalah 20,5 km.

3. Pendapatan *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan dari sebelum kenaikan tarif, sesudah kenaikan tarif, dan ketika pandemi covid-19 mengalami penurunan hal ini dibuktikan dengan adanya penurunan pendapatan *driver*, sebelum kenaikan *driver* mendapatkan pendapatan sangat tinggi berjumlah 42 orang dengan persentase 52,50% mengalami penurunan ketika sesudah kenaikan tarif menjadi 11 orang dengan persentase 13,75 %, dan ketika pandemi covid-19 *driver* go-ride Kecamatan Padang Selatan tidak menghasilkan pendapatan sangat tinggi. Pada dasarnya pendapatan *driver* go-ride itu tergantung banyak atau tidaknya orderan, karena pendapatan gojek bersumber dari ordera yang diselesaikan oleh *driver*.

Saran

Setelah melakukan penelitian ini, penulis memberikan saran terkait temuan-temuan yang ada dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Sebaiknya pemerintah dan kantor gojek lebih mempertimbangkan tarif yang sedang berlaku saat ini karena *driver* yang menjadikan gojek sebagai pekerjaan utama mereka menggantungkan hidupnya di pekerjaan ini.
2. Sebaiknya pemerintah memberikan pemerataan tarif/harga untuk setiap ojek *online*.

DAFTAR PUSTAKA

- About Gojek, diakses melalui laman <https://www.Gojek.com/about/pada 16 November 2019>. Pukul 13.11 WIB.
- Adriyansah. 2015. *Manajemen transportasi dalam kajian teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Eva Marsisanti, Dkk. 2018. *Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan DriverGojek*. Swabumi
- Hasan, Iqbal. 2002. *Pokok-pokok Materi Statistika 1 (Statistik Deskriptif)*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 348 Tahun 2019 Tentang *Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi*.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Ummu latifah. 2015. *Kondisi Sosial Ekonomi Keluarga Penambang Batu Kapur Di Kanagarian Kamang Mudiak Kecamatan Kamang Magek Kabupaten Agam*. Padang : UNP
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan
- Yusuf, Dr.A.Muri. 2014. *Metode Penelitian*. Jakarta : Prenadamedia Group

