

## DAMPAK OJEK ONLINE TERHADAP JAM KERJA DAN PENDAPATAN OJEK DI KOTA DENPASAR

Mitta Dwijayanti<sup>1</sup>  
Made Jember<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana, Bali, Indonesia

<sup>1</sup>email: [mittadwijayanti13@gmail.com](mailto:mittadwijayanti13@gmail.com)

### ABSTRAK

Gojek merupakan salah satu perusahaan di bidang jasa transportasi yang memanfaatkan kecanggihan teknologi dan internet dengan menciptakan aplikasi yang dapat diunduh melalui *smartphone*. Kemunculan gojek ini membawa dampak positif bagi masyarakat untuk menambah pendapatan serta menjadikan banyak usia kerja tertarik untuk bekerja sebagai *driver* gojek. Tujuan penelitian adalah (1) menganalisis dampak ojek online terhadap jam kerja ojek di Kota Denpasar dan (2) Menganalisis dampak ojek online terhadap pendapatan ojek di Kota Denpasar. Penelitian dilakukan di Kota Denpasar karena ditemukan fenomena transportasi ojek online yang menunjukkan gejala booming. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh driver gojek di Kota Denpasar dengan karakteristik tertentu. Teknik analisis data menggunakan uji Paired Sample T-test dan Wilcoxon Signed Rank Test. Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan (1) ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap jam kerja ojek di Kota Denpasar, (2) ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap pendapatan ojek di Kota Denpasar

**Kata kunci:** gojek, pendapatan, jam kerja.

### ABSTRACT

*Gojek is one of the companies in the field of transportation services that utilizes the sophistication of technology and the internet by creating applications that can be downloaded via smartphones. The emergence of this motorbike has a positive impact on society to increase income and make many working ages interested in working as a motorbike driver. The objectives of the study are (1) to analyze the impact of online motorcycle taxis on ojek working hours in Denpasar City and (2) to analyze the impact of online motorcycle taxis on the motorcycle taxi income in Denpasar City. The study was conducted in the city of Denpasar because of the phenomenon of online motorcycle taxi transportation that showed booming symptoms. The population in this study were all motorcycle taxi drivers in Denpasar with certain characteristics. Data analysis techniques using the Paired Sample T-test and Wilcoxon Signed Rank Test. Based on the results of the analysis it can be concluded (1) online motorcycle taxis have a positive and significant impact on the ojek working hours in Denpasar, (2) online motorcycle taxis have a positive and significant impact on motorcycle taxi income in Denpasar*

**Keywords:** *motorcycle taxi, income, working hours.*

## **PENDAHULUAN**

Beberapa tahun terakhir di Indonesia telah mengalami transformasi, termasuk dalam bidang transportasi (Anwar, 2017). Mengingat lintasan pertumbuhan yang lambat sejak krisis keuangan global 2008, banyak negara telah mencari sumber pertumbuhan dan produktivitas baru, baik di sektor yang ada maupun di sektor baru. Ini telah menarik perhatian ke sektor jasa, yang sudah menjadi bagian besar dari semua ekonomi dan yang diperkirakan akan menjadi lebih besar ketika pendapatan meningkat. Ketertarikan pada layanan ini juga diperkuat oleh faktor-faktor lain, seperti nilai tinggi yang ditempatkan pada input layanan oleh sektor manufaktur yang terpapar pada perdagangan yang ingin meningkatkan daya saing mereka, dan upaya ekonomi seperti Indonesia, yang menikmati booming komoditas baru-baru ini, untuk mendiversifikasi ekspor mereka (Findlay dan Pangestu, 2016).

Di era modern ini masyarakat mempunyai aktivitas yang beragam dan untuk memenuhi aktivitas tersebut masyarakat memerlukan adanya teknologi. Adanya jaringan internet yang meluas dan semakin cepat menambah kecanggihan smartphone yang dapat digunakan oleh lapisan masyarakat dari semua kalangan dan tanpa batasan usia. Terlepas dari banyak industri lain, internet yang lebih luas telah cukup tangguh selama masa pergolakan baru-baru ini karena semakin banyak individu, perusahaan dan negara telah mengalihkan fokus mereka ke ekonomi digital karena manfaatnya (Guo dkk., 2017). Internet mengubah pola dan perilaku sosial masyarakat Indonesia (Natadjaja dan Setyawan, 2016).

Menurut Maharani, (2017) menjelaskan perkembangan teknologi internet

yang cepat menyebabkan perubahan dalam masyarakat. Banyak bisnis mulai muncul dengan melibatkan perkembangan teknologi internet. Salah satunya adalah bisnis di aplikasi berbasis penyedia layanan di bidang mode transportasi berbasis online yang ternyata bisa memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran publik tentang layanan transportasi umum. Dari sisi kepentingan ekonomi, semakin meningkatnya jumlah pusat perdagangan, baik yang tradisional maupun modern mendorong terciptanya peluang kerja bagi banyak orang. Mulai dari jasa tenaga satuan pengamanan, penjaga toko, pengantar barang, *cleaning service*, hingga jasa transportasi (Ayuningsasi, 2011).

Teknologi baru dalam komunikasi memiliki pengaruh besar pada gaya hidup kita sehari-hari yang tidak terkecuali transportasi (Bagloee, 2016). Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Teknologi internet telah secara drastis mengubah perilaku konsumen. Tingkat kemahiran media baru tidak hanya menawarkan konsumen cara yang lebih baik untuk melihat produk dan layanan, tetapi juga membantu anak-anak menciptakan hubungan yang lebih baik antara pemasar dan konsumen (Indriastuti dkk., 2014).

Seiring berkembangnya teknologi terutama internet di era globalisasi ini, ternyata transportasi juga tidak luput terkena imbas positifnya. Transportasi memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota. Kegiatan dari transportasi adalah memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of*

*call*) ke tempat lain (*part of destination*), maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya (Tjakranegara, 1995).

Transportasi merupakan sebuah kendaraan yang berperan penting dalam kehidupan masyarakat di Indonesia (Citrayani dan Urmila, 2017). Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan umum harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah (Abdulkadir, 1998). Transportasi adalah bagian yang melekat dari setiap kegiatan bisnis yang telah ditunjuk sebagai salah satu alasan utama untuk masalah lingkungan dan sosial (Kassens, 2009) selama industrialisasi global (Amiri dkk., 2015).

Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung misalnya transportasi (Wati, 2012). Transportasi dapat ditinjau dari pandangan makro ekonomi dan mikro ekonomi. Ditinjau dari sisi makro ekonomi, transportasi bukan hanya merupakan salah satu sarana pembangunan yang berperan dalam menjangkau potensi sumber kekayaan alam untuk dikelola, tetapi juga untuk melayani kegiatan ekonomi yang sudah berkembang (Siregar, 2012:1). Transportasi dari sudut mikro ekonomi dapat dilihat dari dua kepentingan berbeda, yaitu: pertama, perusahaan yang memproduksi jasa transportasi sebagai produk (*output*) untuk dijual guna

memperoleh keuntungan. Kedua, pemakai jasa transportasi dimana jasa transportasi sebagai masukan (input), seperti pada perusahaan di bidang produksi dan pengelolaan dan berbagai kegiatan ekonomi lainnya yang memerlukan jasa transportasi (Surung dan Arka, 2014).

Jasa transportasi mempunyai peranan penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal dalam bidang ketenagakerjaan, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan kesejahteraan serta pertumbuhan pembangunan sangat positif dan menentukan. Fungsi transportasi dikatakan sebagai sektor pemberi jasa (Adisasmita, 2010).

Perusahaan transportasi berbasis online adalah perusahaan yang menghubungkan calon penumpang dengan pengemudi melalui aplikasi smartphone. Transportasi berbasis online telah muncul sebagai kebutuhan dasar dalam banyak kehidupan sehari-hari. Sejak kemunculan pertama dari transportasi berbasis online, perusahaan-perusahaan tersebut telah memberikan banyak bantuan kepada masyarakat di wilayah metropolitan untuk melakukan kegiatan rutin mereka. Saat ini, di Indonesia ada beberapa perusahaan transportasi berbasis online, seperti : Uber, Gojek dan Grab (Nurhidayah dan Alkarim, 2017).

Perubahan model transportasi dari konvensional ke transportasi berbasis aplikasi sangat diminati masyarakat dan ini merupakan suatu bentuk perubahan sosial masyarakat yang menghendaki kemudahan dalam penggunaan model transportasi. Perubahan-perubahan yang terjadi pada masyarakat merupakan gejala yang normal. Pengaruhnya bisa menjalar dengan cepat ke bagian-bagian dunia lain berkat adanya komunikasi modern (Soekanto, 2009).

Fenomena transportasi online saat ini sedang hangat diperbincangkan, karena pemesanan berbasis aplikasi yang mudah di download oleh pengguna smartphone baik sistem android maupun iOS. Pemesanan melalui aplikasi yang mudah membuat ojek online diterima dengan cepat di kalangan masyarakat, serta berbagai macam pilihan layanan yang diberikan sehingga mampu memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bidang jasa (Agustin, 2017).

Hadirnya transportasi berbasis aplikasi online mampu menyerap tenaga kerja yang tinggi. Hal ini dapat mengurangi pengangguran yang ada di Indonesia. *Direktur Institute for Development of Economics and Finance (INDEF)*, Enny Sri Hartati menyebut data yang dirilis oleh Alpha Beta pada 2017, sekitar 43 persen dari total 350.000 mitra transportasi online di Bali yang bergabung merupakan pengangguran. Saat ini, ekonomi teknologi digital sangat dibutuhkan dalam masyarakat, khususnya perkotaan. Hal tersebut akan mendorong adanya peningkatan aktivitas ekonomi yang lebih baik bagi masyarakat. Enny berpendapat bahwa “Menurut sisi ekonomi dengan adanya inovasi pasti ini akan meningkatkan dan memperluas perluasan tenaga kerja dan membuat efisiensi perekonomian.

Ojek adalah taksi sepeda motor informal yang dapat mengangkut satu

penumpang, itu juga digunakan sebagai layanan pengiriman untuk barang-barang kecil dan dokumen. Untuk meminjam istilah yang sebelumnya digunakan oleh Servero (1991), para operator beroperasi sebagai perusahaan bebas tanpa lisensi atau konsesi yang diberikan untuk transportasi umum. Layanan ini telah hadir di wilayah Jabodetabek (JA). Indonesia, di mana siapa pun dapat menemukan dan mengendarainya dengan hanya memanggil pelintas. Tidak ada rute tetap, pemberhentian atau stasiun, meskipun kelompok-kelompok ojek konvensional terlihat di sekitar pusat transportasi dan di sudut-sudut jalan di daerah komersial (Medeiros et al., 2018).

Ojek online beberapa tahun terakhir ini sudah menjadi pekerjaan yang menjanjikan bagi banyak orang baik pria maupun wanita. Mengikuti perkembangan ojek saat ini, telah berkembang menjadi mata pencaharian yang menjanjikan dari segi ekonomi. Bergabung ojek online kita akan memiliki penghasilan tambahan/pendapatan dan tidak terikat waktu bekerja. Pendapatan adalah balas jasa yang diterima seseorang atas keikutsertaan dalam proses produksi barang dan jasa. Moda transportasi ojek motor telah berkontribusi pada pendapatan, penciptaan lapangan kerja, dan pengurangan kemiskinan di beberapa negara bagian terpilih (Ogunrinola, 2011).

Menurut Cooke (2006), pertumbuhan dalam ekonomi formal menyediakan pendapatan gaji untuk jutaan orang yang kebanyakan menjadi beban ekonomi dan sosial bagi suatu negara (Wiyasa dan Urmila, 2017). Bertambahnya pendapatan rumah tangga sehingga bertambahnya beban biaya yang akan dikeluarkan setiap keluarga menjadi berbeda-beda (Eliana dan Ratina, 2007). Semakin bertambahnya

jumlah tanggungan di keluarga, maka mengakibatkan pengeluaran dalam memenuhi kebutuhan hidup menjadi makin besar, baik dalam kebutuhan primer maupun kebutuhan sekunder rumah tangga. Menurut definisi, konsumsi atau pendapatan relatif diukur relatif terhadap titik atau poin referensi (Kahneman dan Tversky, 1979). Titik rujukan yang ditemukan, misalnya, mempengaruhi kepuasan kerja (Anat et al., 2015). Tingkat pendidikan dapat berperan penting dalam menentukan pekerjaan, semakin tingginya pendidikan maka akan semakin layak ia mendapatkan pekerjaan serta pendapatan (Setiawina dan putri, 2013) harus terpenuhi (Rahayu dkk., 2014).

Kini, di Indonesia terdapat sebuah layanan ojek online (gojek) yang memungkinkan calon penumpang tidak perlu datang ke sebuah pangkalan ojek. Calon penumpang cukup memesan ojek dari sebuah aplikasi di smartphone, dan ojek akan datang menjemput. Gojek yaitu sebuah perusahaan sosial yang menciptakan penyediaan layanan baru yang menarik bagi pengguna/penyedia. Memanfaatkan permintaan untuk teknologi dan inovasi, gojek menawarkan kepada pelanggan Indonesia kemungkinan untuk mengatur transportasi dengan cepat, aman dan mudah menggunakan aplikasi smartphone ketentuan layanan unik untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di kota-kota perkotaan yang sangat padat di Indonesia. Menurut Fitria dan Fathaniaizzati, (2016) menjelaskan gojek adalah salah satu perusahaan yang menawarkan layanan transportasi ojek yang terintegrasi dengan teknologi, dengan menggunakan aplikasi berbasis pemesanan ojek. Sebagai pelopor dalam bisnis ini, gojek mendapat respon yang baik dari konsumen dan driver.

Gojek dimulai oleh Nadiem Makarim pada 2010, dan mulai beroperasi pada 2011. Gojek menciptakan apa yang disebut Christensen (1997) sebagai inovasi yang mengganggu. Raynor dan McDonald (2015) menyoroti bahwa gangguan adalah suatu proses di mana seringkali perusahaan kecil dengan sumber daya lebih sedikit, dapat menantang bisnis yang sudah mapan. Gojek dimulai di Jakarta, sebuah kota yang terkenal karena kemacetannya. Gojek pada dasarnya menggunakan teknologi untuk mengganggu metode transportasi tradisional, dengan moto kecepatan, inovasi, dan dampak sosial (Suseno, 2018).

Gojek sendiri adalah pelopor ojek online di Indonesia dan menjadi yang terbesar untuk saat ini, dan bernaung di bawah perusahaan PT. Gojek Indonesia. Perusahaan ini bergerak di bidang jasa layanan transportasi sebagai perantara yang menghubungkan antara para pengemudi ojek dengan pelanggan. Gojek merupakan model transportasi yang harus dipesan melalui [www.GoJek.com](http://www.GoJek.com) melalui smartphone untuk aplikasi gojek, iOS dan android. Selain itu hal yang menarik lainnya adalah terdapatnya salah satu fitur dalam aplikasi ini yakni shopping yang dapat membantu untuk berbelanja apapun dan dari manapun.

Pada awal 2016 ketika gojek menikmati sebagian besar pasar naik wahana. Gojek menawarkan bonus yang lebih tinggi dan pendapatan per kilometer yang lebih tinggi untuk menarik pengemudi ke pasar. Gojek memungkinkan para penumpang untuk memesan melalui ponsel pintar mereka sebuah taksi sepeda motor, yang pengemudinya mendaftar di gojek, mengenakan seragamnya dan beroperasi sesuai peraturannya. Untuk menjadi pengemudi gojek hanya membutuhkan sepeda motor, catatan kriminal yang bersih, smartphone dan jaket

gojek dan helm yang dibeli dari perusahaan dan dibayar dengan angsuran (Robbie, 2019).

Gojek memiliki tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan mitranya di berbagai sektor informal di Indonesia. Gojek menawarkan 8 (delapan) fitur jasa layanan yang bisa dimanfaatkan oleh para pelanggannya yaitu: Go-Send (Pengantaran Barang), Go-Ride (Jasa Angkutan Orang), Go-Food (Pesan Makanan), Go-Mart (Belanja), Go-Glam, Go-Massage, Go-Box, Go-Clean, Go-Busway, dan Go-Tix. Kegiatan gojek bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial.

Fitur unggulan jasa layanan Gojek saat ini adalah Go-Food, yang menguasai layanan pesan antar makanan di Indonesia khususnya Bali. Di sisi lain, menurut Riset Nielsen, 95 persen masyarakat Indonesia membeli makanan siap santap, dari angka ini, sekitar 58 persen di antaranya memesan menggunakan layanan pesan-antar makanan. Masyarakat menggunakan lebih dari satu aplikasi menganggap Go-Food menawarkan layanan yang unggul dan lebih baik dari pemain lainnya. "Tiga alasan teratas masyarakat menyukai Go-food, pertama layanan pesan antar makan yang dapat diandalkan/dipercaya, menawarkan berbagai pilihan menu, dan pelopor layanan pesan antar makanan di Indonesia (kompas.com).

Go-Food mengklaim menguasai pangsa pasar regional, Asia Tenggara dengan cakupan 75 persen. Hal ini membuat salah satu layanan gojek itu unggul dibanding pemain-pemain lain dengan layanan sejenis. Chief Food Officer Gojek Group Catherine Hindra Sutjahjo mengungkapkan, klaim tersebut didasarkan sejumlah data-data yang ada, seperti jumlah order dan rata-rata nilai pesanan *by*

*basket size*. Mulai dari volume penjualan, penggunaan konsumen lebih memilih Go-Food, hingga layanan penjualan dipandang berkontribusi pada pertumbuhan bisnis mitra (kompas.com).

Menurut Astuti (2005), volume penjualan adalah jumlah barang atau jasa yang terjual dalam jangka waktu tertentu yang dinyatakan dalam satuan unit atau rupiah. Semakin besar volume penjualan, semakin besar pula pendapatan yang diperoleh. Dengan meningkatnya volume penjualan maka secara langsung maupun tidak langsung akan mempengaruhi laba yang diperoleh (Wulandari dan Meydianawathi, 2016).

Secara umum manusia memiliki waktu dalam sehari semalam 24 jam dan penggunaan waktu sangat tergantung kepentingan orang masing-masing. Jika dikelompokkan penggunaan waktu dalam sehari semalam, maka secara umum waktu terbagi menjadi tiga yaitu untuk bekerja (mencari nafkah atau melaksanakan tugas pokoknya), merawat diri (berdandan, makan, minum, istirahat, membersihkan badan, beribadah) dan waktu luang. Waktu luang adalah waktu yang digunakan sebebas-bebasnya yang nantinya akan menimbulkan rasa senang dari kegiatan tersebut. Dari segi cara pengisian, waktu luang adalah waktu yang dapat diisi dengan sesuai pilihannya sendiri. Dari sisi fungsi, waktu luang adalah waktu yang dimanfaatkan sebagai sarana mengembangkan potensi, meningkatkan mutu pribadi, kegiatan bagi yang mengalami gangguan emosi, meningkatkan kesegaran mental dan sosial serta sebagai selingan dan hiburan, serta sebagai sarana rekreasi (Mahmudi, 2016).

Kehadiran gojek telah mengundang banyak pro dan kontra di masyarakat,

mulai saat berdiri hingga saat ini menimbulkan banyak perdebatan di berbagai kalangan, kehadirannya disambut baik oleh konsumen dan memberikan sambutan yang positif dengan adanya gojek sebagai alternatif pilihan transportasi, selain itu masyarakat yang belum mendapatkan pekerjaan dan kelompok pekerja yang memanfaatkan menjadi driver gojek untuk mencari tambahan pendapatan, akan tetapi menurut Wahyuningtyas, (2016) kehadiran gojek mengancam transportasi konvensional misalnya ojek pangkalan, angkutan umum, taksi konvensional dan tukang becak yang sudah ada sebelumnya, mereka terancam dengan hadirnya gojek dan selalu menyuarakan aspirasi menuntut pemerintah kota melarang beroperasinya gojek diwilayah mereka.

Mahmud Yunus (2017) melakukan penelitian tentang “Gojek sebagai simbol perubahan sosial dan ekonomi di Kota Tegal”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terjadi perubahan perilaku sosial dan ekonomi yang positif pada driver gojek, terjadi perubahan perilaku sosial dan ekonomi yang positif pada konsumen gojek, terjadi perubahan perilaku sosial dan ekonomi yang negatif terhadap transportasi konvensional pesaing gojek.

Amin Kasanah (2018) juga melakukan penelitian tentang “Analisis kondisi sosial ekonomi pengemudi ojek online di Kecamatan Klaten Tengah kabupaten Klaten”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebaran pangkalan ojek online di kecamatan Klaten Tengah menyebar didaerah perkotaan yang mana hal ini dipengaruhi oleh aksesibilitas jalan yang mudah dijangkau dan tingkat mobilitas di kota Klaten yang tinggi dengan didukung adanya pelayanan sosial dan kegiatan ekonomi, pengemudi ojek online di kecamatan Klaten Tengah mayoritas berjenis

kelamin laki-laki hanya 11% yang berjenis kelamin perempuan, ojek online dijadikan pekerjaan pokok karena terbatasnya lapangan pekerjaan yang sesuai dengan tamatan sekolah, sedangkan ojek online dijadikan pekerjaan sampingan untuk menambah pendapatan dari pekerjaan sebelumnya sehingga kebutuhan ekonomi terpenuhi, gojek tidak bisa berbagi pekerjaan dengan sesama gojek karena pemesanan harus melalui secara online, sedangkan grabbike bisa berbagi pekerjaan dengan grabbike jika kalau pemesanan dengan cara manual, dan kondisi ekonomi pengemudi ojek online di kecamatan Klaten Tengah yaitu secara keseluruhan pendapatan sebelum dan sesudah menjadi pengemudi kini meningkat sebesar 60% sehingga hal ini akan menjadikan mobilitas pekerjaan.

Bali merupakan destinasi wisata paling populer di seluruh Indonesia. Terkenal dengan penduduknya yang ramah, pantai yang eksotis, wisata alam yang menarik dan budaya yang beragam, membuat para turis mancanegara dan lokal pun berbondong-bondong datang berkunjung. Makanan dan transportasi menjadi kebutuhan utama saat liburan. Kota Denpasar yang merupakan ibu kota Provinsi Bali, menjadi pusat dari segala kegiatan ekonomi dengan berbagai persoalan yang serba kompleks (Mustika, 2013). Gojek merupakan salah satu transportasi publik yang sudah berkembang pesat di Bali khususnya di Kota Denpasar.

Terkait dengan berbagai hal positif maupun negatif berkaitan dengan transportasi ojek online, penulis menemukan fenomena transportasi ojek online yang menunjukkan gejala booming. Dalam hal ini kehadiran ojek online ternyata sangat mendapat perhatian (peminatan) khusus dan menjadi tren di kalangan masyarakat di Kota Denpasar. Ojek online telah mendapatkan banyak peminat

sebagai transportasi umum di luar ojek sepeda motor konvensional.

Berdasarkan fenomena keberhasilan transportasi ojek online yang penulis sebut booming ini, menjadikan penulis tertarik melakukan riset untuk mengkaji masalah dan pengaruh transportasi ojek online. Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut: (1) menganalisis dampak ojek online terhadap jam kerja ojek di Kota Denpasar, dan (2) menganalisis dampak ojek online terhadap Pendapatan ojek di Kota Denpasar.

## **METODE PENELITIAN**

Lokasi yang dipilih sebagai lokasi penelitian adalah Kota Denpasar. Kota Denpasar merupakan kota pertama yang dipilih oleh perusahaan gojek untuk mengembangkan usahanya di Provinsi Bali. Kota Denpasar ditemukannya fenomena transportasi ojek online yang menunjukkan gejala booming. Kehadiran ojek online ternyata sangat mendapat perhatian khusus dan menjadi tren di kalangan masyarakat di Kota Denpasar. Hal ini membuat banyak masyarakat di Kota Denpasar yang berprofesi sebagai ojek konvensional beralih ke ojek online sampai saat ini. objek penelitian ini adalah dampak ojek online terhadap jam kerja dan pendapatan ojek di Kota Denpasar. Pada penelitian ini penulis menggunakan populasi tidak terhingga, karena jumlah populasi tidak diketahui dan memiliki karakteristik tertentu. Populasi dalam penelitian ini adalah driver gojek dengan fitur layanan Go-Food dan Go- Ride. Jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini menggunakan rumus Lemeshow, hal ini dikarenakan jumlah populasi tidak diketahui atau tidak terhingga. Sehingga berdasarkan perhitungan didapatkan

sampel sebanyak 96,04 = 100 driver sehingga pada penelitian ini setidaknya penulis harus mengambil data dari sampel sekurang-kurangnya sejumlah 100 driver gojek.

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah teknik *non probability sampling* yaitu secara acak dengan teknik *accidental sampling*, yaitu siapa saja yang sebagai driver yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok dan memiliki kriteria yang memenuhi sebagai sumber data. Kriteria yang dimaksud adalah driver gojek dengan fitur layanan Go-Food dan Go-Ride. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teknik analisis Paired Sample T-test dan Wilcoxon Signed Rank Test. Wilcoxon signed rank test merupakan uji non parametrik yang digunakan untuk menganalisis data berpasangan karena adanya dua perlakuan yang berbeda (Sugiyono, 2013:107).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Statistik deskriptif menyajikan informasi mengenai karakteristik variabel-variabel penelitian yaitu jumlah amatan, nilai minimum, nilai maksimum, nilai mean, dan standar deviasi. Untuk mengukur nilai sentral dari distribusi data dapat dilakukan dengan pengukuran rata-rata (mean) sedangkan standar deviasi merupakan perbedaan nilai data yang diteliti dengan nilai rata-ratanya. Hasil statistik deskriptif dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1. Hasil Statistik Deskriptif**

Variabel	N	Min.	Max.	Mean	Std. Deviasi
Pendapatan sebelum	100	155000	275000	240900	39768,141
Pendapatan sesudah	100	500000	770000	623120	85699,178
Jam kerja sebelum	100	5	8	6,82	0,869

Jam kerja sesudah	100	10	13	11,66	1,007
-------------------	-----	----	----	-------	-------

*Sumber:* Data Primer Diolah, 2019

Berdasarkan hasil perhitungan Tabel 1 diatas, dapat diketahui bahwa n atau jumlah data pada setiap variabel yaitu 100 orang driver gojek sebagai sampel, dengan lokasi penelitian di Kota Denpasar Bali. Tabel 1 dapat dilihat bahwa jam kerja sebelum menjadi driver gojek memiliki nilai minimum sebesar 5 dan nilai maximum sebesar 8 dengan nilai rata- rata (mean) sebesar 6,82. Standar deviasi pada jam kerja sebelum menjadi driver gojek sebesar 0,869 menunjukkan bahwa standar penyimpangan data terhadap nilai rata-ratanya adalah 0,869.

Jam kerja sesudah menjadi driver gojek memiliki nilai minimum sebesar 10 dan nilai maximum sebesar 13 dengan nilai rata-rata (mean) sebesar 11,66. Standar deviasi pada jam kerja sesudah menjadi driver gojek sebesar 1,007 menunjukkan bahwa standar penyimpangan data terhadap nilai rata-ratanya adalah 1,007. Pendapatan sebelum menjadi driver gojek memiliki nilai minimum sebesar 155000 dan nilai maximum sebesar 275000 dengan nilai rata-rata (mean) sebesar 240900. Standar deviasi pada pendapatan sebelum menjadi driver gojek sebesar 39768,141 menunjukkan bahwa standar penyimpangan data terhadap nilai rata- ratanya adalah 39768,141.

Pendapatan sesudah menjadi driver gojek memiliki nilai minimum sebesar 500000 dan nilai maximum sebesar 770000 dengan nilai rata-rata (mean) sebesar 623120. Standar deviasi pada pendapatan sesudah menjadi driver gojek sebesar 85699,178 menunjukkan bahwa standar penyimpangan data terhadap nilai rata- ratanya adalah 85699,178. Sebelum dilakukan analisis data secara korelasi data terlebih dahulu di uji normalitas. Adapun hasil uji normalitas data jam kerja

sebelum dan jam kerja sesudah : pendapatan sebelum, pendapatan sesudah, menjadi driver gojek adalah sebagai berikut :

Uji Normalitas Jam Kerja Sebelum Menjadi Driver Gojek

**Tabel 2 Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov**

		<b>Jam Kerja Sebelum</b>
N		100
Normal Parameters(a,b)	Mean	6,82
	Std, Deviation	0,869
Most Extreme Differences	Absolute	0,207
	Positive	0,207
	Negative	-0,202
Kolmogorov-Smirnov Z		2,073
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,320

Sumber: Data Primer Diolah, 2019

Berdasarkan Tabel 2 dapat dilihat bahwa data jam kerja sebelum menjadi driver gojek berdistribusi normal. Hal ini dibuktikan dengan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai  $\alpha=0,05$  ( $0,320 > 0,05$ ). Nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* merupakan indikasi normalitas data yang dibandingkan dengan  $\alpha=0,05$ . Apabila nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih kecil dari  $\alpha=0,05$  maka data tersebut tidak berdistribusi normal sedangkan apabila nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai  $\alpha=0,05$  maka data tersebut berdistribusi normal.

Uji Normalitas Jam Kerja Sesudah Menjadi Driver Gojek

**Tabel 3 Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov**

		<b>Jam Kerja Sesudah</b>
N		100
Normal Parameters(a,b)	Mean	11,66
	Std, Deviation	1,007
Most Extreme Differences	Absolute	0,242
	Positive	0,148
	Negative	-0,242
Kolmogorov-Smirnov Z		2,422

Asymp. Sig. (2-tailed)	0,332
------------------------	-------

Sumber: Data Primer Diolah, 2019

Berdasarkan Tabel 3 dapat dilihat bahwa data jam kerja sesudah menjadi driver gojek berdistribusi normal. Hal ini dibuktikan dengan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai  $\alpha=0,05$  ( $0,332 > 0,05$ ). Nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* merupakan indikasi normalitas data yang dibandingkan dengan  $\alpha=0,05$ .

*Output* uji Wilcoxon dengan menggunakan Software SPSS 16.0 for windows terkait pendapatan sebelum dan sesudah menjadi driver gojek dengan gojek di Kota Denpasar adalah sebagai berikut:

Uji Normalitas Pendapatan Sebelum Menjadi Driver Gojek

**Tabel 4 Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov**

		Pendapatan sebelum
N		100
Normal Parameters(a,b)	Mean	240900,00
	Std, Deviation	39768,141
Most Extreme Differences	Absolute	0,341
	Positive	0,196
	Negative	-0,341
Kolmogorov-Smirnov Z		3,411
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,366

Sumber: Data Primer Diolah, 2019

Berdasarkan Tabel 4 dapat dilihat bahwa data pendapatan sebelum, menjadi driver gojek berdistribusi normal. Hal ini dibuktikan dengan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai  $\alpha=0,05$  ( $0,366 > 0,05$ ). Nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* merupakan indikasi normalitas data yang dibandingkan dengan  $\alpha=0,05$ . Apabila nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih kecil dari  $\alpha=0,05$  maka data tersebut tidak berdistribusi normal sedangkan apabila nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai  $\alpha=0,05$  maka data tersebut berdistribusi normal.

Uji Normalitas Pendapatan Sesudah Menjadi Driver Gojek

**Tabel 5 Hasil Uji Kolmogorov-Smirnov**

		Pendapatan sesudah
N		100
Normal Parameters(a,b)	Mean	623120,00
	Std, Deviation	85699,178
Most Extreme Differences	Absolute	0,183
	Positive	0,183
	Negative	-0,131
Kolmogorov-Smirnov Z		1,832
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,321

Sumber: Data Primer Diolah, 2019

Berdasarkan Tabel 5 dapat dilihat bahwa data pendapatan sesudah, menjadi driver gojek berdistribusi normal. Hal ini dibuktikan dengan nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai  $\alpha=0,05$  ( $0,321 > 0,05$ ). Nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* merupakan indikasi normalitas data yang dibandingkan dengan  $\alpha=0,05$ . Apabila nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih kecil dari  $\alpha=0,05$  maka data tersebut tidak berdistribusi normal sedangkan apabila nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari nilai  $\alpha=0,05$  maka data tersebut berdistribusi normal.

**Tabel 6 Uji Wilcoxon dengan menggunakan Software SPSS 16.0 for Windows**

		N	Mean Rank	Sum of Rank
Jam kerja sesudah - ranks	Negative	0 <sup>a</sup>	0.00	0.00
		100 <sup>b</sup>	50.50	5050.00
Jam kerja sbllm	Positive ranks	0 <sup>c</sup>		
		Ties	100	
		Total		

Sumber: Data Primer Diolah, 2019

Tabel 6 menunjukkan negatif ranks/sampel dengan nilai kelompok jam kerja sesudah dengan jam kerja sebelum menjadi driver gojek di Kota Denpasar adalah sebanyak 0 sampel. Positive ranks/sampel dengan nilai jam kerja sesudah

dengan jam kerja sebelum menjadi driver gojek di Kota Denpasar adalah sebanyak 50.50 sampel. Ties/nilai kelompok jam kerja sesudah menjadi dengan jam kerja sebelum menjadi driver gojek di Kota Denpasar sebanyak 0 sampel.

Output uji Wilcoxon dengan menggunakan Software SPSS 16.0 for windows terkait pendapatan sebelum dan sesudah menjadi driver gojek di Kota Denpasar adalah sebagai berikut:

**Tabel 7 Uji Wilcoxon dengan menggunakan Software SPSS 16.0 for Windows**

		N	Mean Rank	Sum of Rank
Pendapatan sesudah - ranks	Negative	0 <sup>a</sup>	0.00	0.00
		100 <sup>b</sup>	50.50	5050.00
Pendapatan sbllm ranks	Positive	0 <sup>c</sup>		
		100		
	Ties			
	Total			

Sumber: Data Primer Diolah, 2019

Tabel 7 menunjukkan negative ranks/sampel dengan nilai kelompok pendapatan sesudah dengan pendapatan sebelum menjadi driver gojek di Kota Denpasar adalah sebanyak 0 sampel. Positive ranks/sampel dengan nilai pendapatan sesudah dengan pendapatan sebelum menjadi driver gojek di Kota Denpasar adalah sebanyak 50.50 sampel. Ties/nilai kelompok pendapatan sesudah menjadi dengan pendapatan sebelum menjadi driver gojek di Kota Denpasar sebanyak 0 sampel.

Pengujian hipotesis ini bertujuan untuk menguji secara signifikan dari masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Apabila tingkat signifikan yang diperoleh (p-value) lebih kecil dari 0,05 maka hipotesis tersebut ditolak atau dengan  $\alpha = 5\%$  variabel independent tersebut berhubungan secara statistic terhadap variabel dependen.

Dasar pengambilan keputusan dalam penelitian ini adalah jika probabilitas < 0,05 maka dapat diambil kesimpulan bahwa ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap jam kerja dan pendapatan ojek di Kota Denpasar.

Sebaliknya jika probabilitas > 0,05 maka dapat diambil kesimpulan bahwa ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap jam kerja dan pendapatan ojek di Kota Denpasar. Hasil Pengujian hipotesis dengan menggunakan paired sample t-test, dan Wilcoxon Signed Ranks Test untuk seluruh hipotesis disajikan pada Tabel 8.

**Tabel 8 Hasil Pengujian Hipotesis Driver Gojek**

<b>Hipotesis</b>	<b>Sig (2-tailed)</b>	<b>Kesimpulan</b>
Hipotesis 1	0,000	Diterima
Hipotesis 2	0,000	Diterima

*Sumber:* Data Primer Diolah, 2019

Keterangan :

Hipotesis 1 : hasil pengujian hipotesis jam kerja

Hipotesis 2 : hasil pengujian hipotesis pendapatan

Berdasarkan Tabel 8 Pengujian hipotesis menggunakan Wilcoxon Signed Ranks Test. Hasil Pengujian hipotesis pertama menghasilkan nilai signifikansi  $0,000 <$  (lebih kecil dari pada  $\rho$ -value = 0,05). Dengan demikian  $H_a$  diterima, yang artinya bahwa ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap jam kerja ojek di Kota Denpasar. Dapat diartikan jam kerja setelah bergabung menjadi driver gojek di Kota Denpasar mengalami peningkatan daripada jam kerja sebelum bergabung menjadi driver gojek di Kota Denpasar.

Berdasarkan Tabel 8 Pengujian hipotesis menggunakan Wilcoxon Signed Ranks Test. Hasil Pengujian hipotesis kedua menghasilkan nilai signifikansi 0,000

$<$  (lebih kecil dari pada  $p$ -value = 0,05). Dengan demikian  $H_a$  diterima, yang artinya bahwa ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap pendapatan ojek di Kota Denpasar. Dapat diartikan pendapatan setelah bergabung menjadi driver gojek di Kota Denpasar mengalami peningkatan daripada pendapatan sebelum bergabung menjadi driver gojek di Kota Denpasar.

### **1) Dampak Ojek Online Terhadap Jam Kerja Ojek di Kota Denpasar**

Dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa ada atau tidaknya dampak ojek online terhadap jam kerja ojek di Kota Denpasar. Hasil uji menunjukkan nilai  $0,000 <$  (lebih kecil dari pada  $p$ -value = 0,05). Artinya bahwa ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap jam kerja ojek di Kota Denpasar. Dengan demikian jam kerja setelah bergabung menjadi driver gojek di Kota Denpasar mengalami peningkatan daripada sebelum bergabung menjadi driver gojek di Kota Denpasar.

Dampak perubahan setelah menjadi driver gojek yaitu peningkatan perekonomian karena di era modernisasi ini kita dituntut untuk kreatif dan bisa memanfaatkan waktu. Dengan kehadiran ojek online, para driver merasa sangat diuntungkan dikarenakan pekerjaan sebagai driver ojek online ini memiliki fleksibilitas waktu yang sangat berpengaruh terhadap penghasilan dan kemauan untuk bekerja sehari-hari selama menjadi driver ojek online karena dengan kebebasan jam kerja, maka penghasilan akan menyesuaikan dengan apa yang didapatkan menjadi driver ojek online.

Hasil penelitian ini sesuai dengan hasil penelitian Ayuningsasi (2011) yang membuktikan terdapat perbedaan pendapatan pedagang sebelum dan sesudah

program revitalisasi pasar tradisional di Kota Denpasar. Syafrino (2017) yang menyatakan terdapat perbedaan sebelum dan sesudah efisiensi dan dampak ojek online terhadap kesempatan kerja dan kesejahteraan. Penelitian Agustin (2017) yang menyatakan terdapat perbedaan persepsi masyarakat sebelum dan sesudah terhadap penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) Di Surabaya. Finansia (2017) membuktikan dengan uji wilcoxon terhadap perbedaan analisis kinerja keuangan perusahaan sebelum dan setelah merger dan akuisisi.

## **2) Dampak Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek di Kota Denpasar**

Dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa ada atau tidaknya dampak ojek online terhadap pendapatan ojek di Kota Denpasar. Hasil uji menunjukkan nilai signifikansi  $0,000 < \rho\text{-value} = 0,05$ . Dengan demikian  $H_a$  diterima, yang artinya bahwa ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap pendapatan ojek di Kota Denpasar. Pendapatan setelah bergabung menjadi driver gojek di Kota Denpasar mengalami peningkatan daripada pendapatan sebelum bergabung menjadi driver gojek di Kota Denpasar.

Dampak perubahan setelah menjadi driver gojek yaitu menjadikan driver gojek lebih bermanfaat karena pendapatan yang diterima oleh driver lebih besar daripada pendapatan pada pekerjaan sebelumnya yaitu ojek konvensional. Hal itulah yang menjadi penyebab terjadinya mobilitas tenaga kerja dan memberikan dampak yaitu meningkatnya kesejahteraan sosial para driver gojek.

Hasil penelitian ini sesuai dengan hasil penelitian Agustin (2017) yang menyatakan terdapat perbedaan persepsi masyarakat sebelum dan sesudah terhadap penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) di Surabaya. Finansia(2017)

membuktikan dengan uji wilcoxon terhadap perbedaan analisis kinerja keuangan perusahaan sebelum dan setelah merger dan akuisisi. Ayuningsasi (2011) yang membuktikan terdapat perbedaan pendapatan pedagang sebelum dan sesudah program revitalisasi pasar tradisional di Kota Denpasar. Syafrino (2017) yang menyatakan terdapat perbedaan sebelum dan sesudah efisiensi dan dampak ojek Online terhadap kesempatan kerja dan kesejahteraan.

### **SIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 1) Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran ojek online memberikan dampak positif terhadap jam kerja driver ojek di Kota Denpasar. Dapat dilihat dari hasil penelitian yang membuktikan bahwa ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap jam kerja ojek di Kota Denpasar. Artinya bahwa jam kerja sesudah bergabung dengan gojek mengalami peningkatan dibandingkan jam kerja sebelum bergabung dengan gojek.
- 2) Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran ojek online memberikan dampak positif terhadap pendapatan driver ojek di Kota Denpasar. Dapat dilihat dari hasil penelitian yang membuktikan bahwa ojek online berdampak positif dan signifikan terhadap pendapatan ojek di Kota Denpasar. Artinya bahwa pendapatan sesudah bergabung dengan gojek mengalami peningkatan dibandingkan pendapatan sebelum bergabung dengan gojek.

### **SARAN**

Setelah melihat kesimpulan yang di dapat dari hasil pengolahan data yang di

dapat dari lapangan untuk penelitian ini, maka ada saran-saran yang dapat menjadi bahan pertimbangan untuk pemerintah, driver ataupun untuk peneliti selanjutnya sebagai berikut:

1) Bagi Pemerintah

Diharapkan kepada pemerintah untuk mengambil sikap tegas dalam menyelesaikan konflik antara ojek konvensional dengan ojek online. Oleh karena itu, pemerintah perlu memberlakukan peraturan khusus untuk ojek online yang berlaku agar ojek online bisa bersaing secara sehat dengan ojek konvensional.

2) Bagi Driver

Diharapkan kepada driver ojek konvensional untuk memperbaiki kualitas pelayanan, seperti : dalam hal kenyamanan dan keamanan, mengikuti teknologi terbaru dan melihat persaingan bisnis.

3) Bagi Peneliti

Diharapkan untuk melakukan penelitian selanjutnya yakni untuk menyempurnakan penelitian ini, serta dapat menambahkan variabel-variabel baru dan pengembangan teori sehingga penelitian sebelumnya lebih baik.

**REFERENSI**

- Adisasmita, Rahardjo.2014. *Manajemen Pembangunan Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Agustin, A., 2017. Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) Di Surabaya. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*. 6(9): h: 2461-0593.
- Amiri Khorheh, M., Moisiadis, F., dan Davarzani, H. 2015. Socio-environmental performance of transportation systems. *Management of Environmental Quality: An International Journal*. 26(6): pp.826–851.
- Anat Bracha, Uri Gneezy, and George Loewenstein. 2015. Relative Pay and Labor Supply. *Journal of Labor Economics*. 33(2): pp.297-315.
- Anjar. 2012. *Metode Pembelajaran Snowball Throwing*. [online] tersedia [http://agnista.blogspot.com/2013/04/metode\\_pembelajaran\\_snowballthrowing.html](http://agnista.blogspot.com/2013/04/metode_pembelajaran_snowballthrowing.html) [9/11/2019]
- Anton Dajan, 1996. *Pengantar Metode Statistik*, Jilid II, Jakarta, Penerbit LP3ES, Anggota IKAPI.
- Anwar Amalia. 2017. *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*. *Jurnal Etnografi Indonesia*. 2(2): h: 2548-9747.
- Artaman, 2015. Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang di Pasar Seni Sukawati di Kabupaten Gianyar. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*. 2(6): h: 48-57.
- Astuti, 2005. Pengaruh Nilai Margin Pemasaran Terhadap Pendapatan Pengrajin Gula Kelapa di Desa Karang Duren, Kecamatan Tengaran, Kabupaten Semarang. *Skripsi Universitas Negeri Semarang*.
- Ayuningsasi.2011. Analisis Pendapatan Pedagang Sebelum dan Sesudah Program Revitalisasi Pasar Tradisional Di Kota Denpasar (Studi Kasus Pasar Sudha Merta Desa Sidakarya). *Jurnal Kependudukan*. 4(2): h: 25-37.
- Bagloee, S. A., 2016. Autonomous vehicles: challenges, opportunities, and future implications for transportation policies. *Journal of Modern Transportation Springer Berlin Heidelberg*. 24(4): pp.284–303.
- Basrowi dan Siti Juariyah. 2010. Analisis Kondisi Sosial Ekonomi Dan Tingkat Pendidikan Masyarakat Desa Srigading, Kecamatan Labuhan Maringgai, Kabupaten Lampung Timur. *Jurnal Ekonomi dan Pendidikan*. 7(1): h:23-31
- Badan Pusat Statistik (BPS). 2015. *Bali dalam Angka 2018*. Denpasar: Badan Pusat Statistik Provinsi Bali.

- Buttle, Francis. 2007. *Customer Relationship Management (Manajemen. Hubungan Pelanggan)*. Bayumedia. Jakarta. Desrina.
- Camerer C., Babcock L., Loewenstein G., and Thaler R. 1997. Labor Supply of New York City Cab Drivers: One Day at a Time. *The Quarterly Journal of Economics*. 4(1): pp.112-407
- Cooke, Fang Lee. 2006. Informal Employment and Gender Implication in China : The Nature of Work and Employment Relations in The Community Service Sector. *The International Journal if Human Resource Management*. 17(8): pp.1471-1487.
- Dalyono. 2005. *Psikologi Pendidikan*. Jakarta: RinekaCipta.
- Eliana, Novita dan Ratina, Rita. 2007. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Curahan Waktu Kerja Perempuan. *Journal Enhanced Parallel Port*. 4(2), h:11-18.
- Engel, J.F, Blackwell, Rd, and Miniard, DW. 1990. *Perilaku Konsumen Jilid I (Boediono. Terjemahan)*. Jakarta: Bina Rupa Aksara.
- Finansia Linda. 2017. Analisis Kinerja Keuangan perusahaan Sebelum Dan Setelah Merger Dan Akuisisi. *Skripsi Universitas Negeri Yogyakarta*.
- Findlay, C., dan Pangestu, M. 2016. The Services Sector as a Driver of Change: Indonesia's Experience in the ASEAN Context. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 52(1): pp.27-53.
- Fitria, S. E. and Fathaniaizzati, A. 2016. Identification Of The Implementation Four Dimensions Of Innovation By Joe Tidd In Pt . Go-Jek Indonesia. *Journal of Modern Transportation*. 4(1): pp. 257-268.
- Ghozali, Imam. 2016. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 1*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Giri, Citrayani dan Dewi, Urmila. 2017. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Denpasar, Bali. *Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*. 6(6): h:21-32
- Heryendi dan Marhaeni. 2013. Efektivitas Program Usaha Peningkatan Pendapatan Keluarga sejahtera (UPPKs) di Kecamatan Denpasar Barat. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*. 6(2): h:24-41
- Husein Umar. 2008. *Desain Penelitian MSDM dan Perilaku Karyawan :Paradigma Positivistik dan Berbasis Pemecahan Masalah*. Jakarta : PT.Raja Grafindo Persada.

- Indriantono, N. dan Supomo, B. 2004. *Metodologi Penelitian Bisnis untuk Akuntansi dan Manajemen*. Yogyakarta: BPFE.
- Indriastuti, Maya, and Rizki Herdian Wicaksono. 2014. *Influencers E-Money in Banking Sector. South East Asia Journal of Contemporary Business, Economics and Law*. 4(2): h: 10–17.
- Ita Wulandari. 2016. Analisis Pendapatan Pedagang di Pasar Sukawati Sesudah Berkembangnya pasar Seni Modern. *Skripsi* Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana.
- Kahneman, Daniel, and Amos Tversky. 1979. *Prospect theory: An analysis of decision under risk. Econometrica*. 47(2): pp.63–91.
- Kasanah Amin. 2018. Analisis Kondisi Sosial Ekonomi Pengemudi Ojek Online Di Kecamatan Klaten Tengah Kabupaten Klaten. *Skripsi* Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Kassens, E. 2009. *Sustainable Transportation: an International Perspective. MIT Journal of Planning*. 9(2): pp.6-9.
- Kurniawan, Jarot. 2016. Dilema Pendidikan dan Pendapatan di Kabupaten Grobogan. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*. 9(1): h: 9-21
- Kotler Philip. 2010. *Manajemen Pemasaran*. Hendra Teguh dan Ronny A. Rusli. Terjemahan. Jakarta: PT. Prehallindo.
- Lakein, Alan. 2007. *Manajemen Waktu*. Jakarta : Mata Khatulistiwa.
- Maharani Maulydia, Arianis Chan, P. W. T. 2017. No Title Comparison Of User Experience On Go-Jek And Grab Mobile Apps (A Study On Pt. Go-Jek And Pt. Grab Indonesia Consumers In Dki Jakarta) Maulydiae. *Journal of Modern Transportation*. 3(1): pp. 14–30.
- Mahmudi, Heri. 2016. Penggunaan Waktu Luang Mahasiswa Putra Fik Universitas Negeri Yogyakarta. *Skripsi* Universitas Negeri Yogyakarta.
- Mantra, Ida. 2003. *Demografi Umum*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar
- Marchiori, L., Maystadt, J.-F., dan Schumacher, I. 2015. Is environmentally induced income variability a driver of human migration? Migration and Development. *Journal of Business and Economics*. 6(1): pp. 33–59.
- Medeiros, R. M., Duarte, F., Achmad, F., & Jalali, A. 2018. Merging ICT and informal transport in Jakarta's ojek system. *Journal Transportation Planning and Technology*. 41(3): pp.336–352

- Muhammad, Abdulkadir. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Mustika, Setyadi. 2013. Analisis Disparitas Pendapatan Pedagang Makanan Gerobak Dorong Antar Kecamatan di Kota Denpasar. *Jurnal Kependudukan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia*. 9(2): h: 29-44
- Nasution, A. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Natadjaja and Setyawan. 2016. Creating Community through Design: The Case of Go-Jek Online. *Internasional Journal of Cultural and Creative Industries*. 4(6): h: 11-31.
- Nata Wirawan, I Gusti Putu. 2012. *Statistic 2 (Statistic Inferensia)*. Edisi Kedua. Denpasar: Keraras Emas.
- Nurhidayah, F. and Alkarim, F. 2017. Domination Of Transportation Network Companies (Tncs) In Indonesia: An Indonesian Case. *International Journal of Business, Economics and Law*. 12(3): pp. 11–20.
- Ogunrinola, I. O. 2011. Informal Self-Employment and Poverty Alleviation: Empirical Evidence from Motorcycle Taxi Riders in Nigeria. *International Journal of Economics and Finance*. 3(2): pp.16-21
- Putong, Iskandar. 2000. *Pengantar Ekonomi Mikro dan Makro*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Rahayu, Umi dan Tisnawati. 2014. Analisis Pendapatan Keluarga Wanita *Single Parent* (Studi Kasus Kelurahan Sesetan, Kecamatan Denpasar Selatan, Kota Denpasar). *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*. 7(2): h: 14-24
- Rahyuda, I Ketut, Murjana Yasa, I Gst. Wayan, dan Yuliarmi, Ni Nyoman. 2004. *Metodelogi Penelitian*. Fakultas Ekonomi Universitas Udayana.
- Robbie Peters. 2019. *Motorbike-taxi-drivers as Infrastructure in the Indonesian City*. *Journal of Anthropology*.1(3): pp.12-23
- Romadhon Nur. 2018. Dampak Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Sosial (Studi Kasus Pada Komunitas Independent Gojek Di Yogyakarta). *Skripsi Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga*.
- Reksoprayitno, Soediyono. 2009. *Ekonomi Makro*. Badan Penerbit Fakultas Ekonomi (BPFE): UGM.

- Rudi Aziz dan Asrul. 2014. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta : Deepublish.
- Salim, H.A. Abbas. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- Djinar Setiawina, Nyoman dan Arya Dwiandana Putri. 2013. Pengaruh Umur, Pendidikan, Pekerjaan terhadap Pendapatan Rumah Tangga Miskin di Desa Bebandem. *Jurnal Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Udayana*. 2(4): h: 173-180.
- Sigit, H. (1985). Income Distribution and Household Characteristics. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 21(3): pp.51–68.
- Silalahi, Ulber. 2005. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: Unpar Press.
- S. Guo, W. Ding, T. Lanshina. 2017. Digital Economy for Sustainable Economic Growth. *International Organisations Research Journal*. 12(4): pp.17-24
- Soekanto, Soerjono. 2009. *Peranan Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Press.
- Stanley Lemeshow, David W. Hosmer J, Janeile Klar and Stephen K. Lwanga, 1997. *Besar Sampel dalam Penelitian Kesehatan*. Gajah Mada University Press. Yogyakarta.
- Sudjana. 2000 . *Metode Statistika*. Bandung: Tarsito. hal. 73.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung. Pusat Bahasa Depdiknas.
- 2013. *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: ALFABETA.
- 2017. *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: ALFABETA.
- Sukartini, Made. 2014. Hubungan Upah dan Penawaran Tenaga Kerja Supir Taxi di Surabaya. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*. 7(1): h: 60-72.
- Sukirno, Sadono. 2000. *Teori Makro Ekonomi Modern*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- 2004. *Makro Ekonomi Teori Pengantar*. Edisi III. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

- Surung, Wulandari dan Arka,Sudarsana. 2014. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Jasa Transportasi Umum “Trans Sarbagita” (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Udayana). *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*. 7(1): h:14-24
- Susanti Ana. 2005. Dampak Perubahan Ekonomi Terhadap Sikap Dan Perilaku Keluarga Tenaga Kerja Indonesia (Tki) Dalam Kehidupan Bermasyarakat: Studi Kasus Di Desa Klaling Jekulo-Kudus. *Skripsi Universitas Negeri Semarang*.
- Suseno, Y. 2018. Disruptive innovation and the creation of social capital in Indonesia’s urban communities. *Journal Asia Pacific Business Review*. 24(2): pp.174–195.
- Syafrino Aprima. 2017. Efisiensi Dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan. *Skripsi Institut Pertanian Bogor*
- Tjakra Negara, Soegjitna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Todaro, Michael P dan Smith. 2004. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga Edisi Kedelapan*. Erlangga. Jakarta.
- Widiyanto, M.A. 2013. *Statistika Terapan*, Jakarta : PT Elex Media Komputindo
- Widodo, Joko M.S., 2013. *Analisis Kebijakan Publik*, Malang: Bayu Media Publishing.
- Wirawan, I. G. P. N. 2012. *Statistic 2 (Statistic Inferensia)*. Edisi Kedua. Denpasar: Keraras Emas.
- Wiyasa,Windu dan Dewi, Urmila. 2017. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Melalui Curahan Jam Kerja Ibu Rumah Tangga Pengrajin Bambu Di Kabupaten Bangli. *Jurnal Kependudukan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia*. 13(1): h: 27 – 36.
- Wulandari dan Meydianawathi. 2016. Apakah Pasar Modern Menurunkan Pendapatan di Pasar Tradisional (Analisis Binary Logistik). *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*. 9(2): h: 16-24
- Yunus Mahmud. 2017. Gojek Sebagai Symbol Perubahan Sosial Dan Ekonomi Di Kota Tegal. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Ekonomi*. 2(2): h: 60-68.
- Zahra Atika. 2017. Pengaruh Kualitas Pelayanan, Persepsi Harga, Dan Citra Merek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Jasa Transportasi Ojek *Online*

Dampak Ojek Online Terhadap.....(Mitta Dwijayanti dan Made Jember)

(Studi Pada Pelanggan Gojek Di Kota Yogyakarta). *Skripsi* Universitas Negeri Yogyakarta.

