

# PUSTAKA

## JURNAL ILMU-ILMU BUDAYA

### VOL. 23 NO. 1 • PEBRUARI 2023

<b>Strategi Perpustakaan terhadap Peningkatan Minat Baca dan Budaya Baca Siswa di Perpustakaan SMA Negeri 2 Sukoharjo</b> Clarissa Salsabila Ifany Sari, Zainal Arifin .....	1
<b>Analisis Etnografi dalam Tradisi Kenduri Sko Masyarakat Adat Tarutung Kerinci Jambi</b> Priazki Hajri .....	7
<b>Diplomasi Budaya Indonesia melalui Tari Kecak Bali</b> Adhistira Azka Kencana .....	11
<b>Kajian Literatur: Kebudayaan dan Kearifan Lokal Suku Badui dalam Menghadapi Pandemi Covid-19</b> Anisatul Khanifah, Sugeng Harianto .....	15
<b>Manusia yang Beradab Menurut Tri Kaya Parisudha</b> Felix Mahendra .....	20
<b>Variation of Karonese Language in Tanah Karo</b> Jenheri Rejeki Tarigan, Siti Aisyah Ginting, Rahmad Husein .....	31
<b>Kebudayaan Indis: Hasil Akulturasi Budaya antara Jawa dengan Kolonial Belanda</b> Wahyu Agil Permana, Andini Shira Putri, Rinaldo Adi Pratama .....	35
<b>Pelestarian Nilai Kearifan Lokal Melalui Kesenian Reog Kendang di Tulungagung</b> Bina Andari Nurmaning, Nik Haryanti .....	42
<b>Sejarah dan Profil Wisatawan Jepang</b> Ida Bagus Ketut Astina .....	49
<b>Figurative Language Used in Bible Old Testament</b> Felisita Ronsmin, Ni Putu Cahyani Putri Utami .....	56
<b>Pengaruh Adanya Gojek Terhadap Pengemudinya di Kota Denpasar pada Tahun 2015-2020</b> Samuel Calvin Situmorang, Fransiska Dewi Setiowati Sunaryo, Anak Agung Inten Asmiriati .....	62

Pedoman Penulisan Naskah dalam Jurnal Pustaka

# PUSTAKA

JURNAL ILMU-ILMU BUDAYA

P-ISSN: 2528-7508 E-ISSN: 2528-7516

**VOL. 23 NO. 1 • PEBRUARI 2023**

**Susunan Redaktur PUSTAKA :**

## **Editorial Board**

Dr. Made Sri Satyawati, S.S., M.Hum.

## **Editor in Chief**

Ngurah Indra Pradhana, S.S., M.Hum.

## **Editors**

I Gusti Ngurah Parthama, SS., M.Hum.

Ni Putu Candra Lestari, S.S., M.Hum.

Drs. I Wayan Teguh, M.Hum.

Fransiska Dewi Setiowati Sunaryo, S.S., M.Hum.

Aliffiati, S.S., M.Si.

Sri Junandi (*Universitas Gadjah Mada*)

## **Reviewers**

Prof. Dr. I Wayan Ardika, MA

Prof. I Nyoman Darma Putra, M.Litt

Prof. Dr. Made Budiarsa, M.A

I Nyoman Aryawibawa, S.S., M.A., Ph.D.

Prof. Thomas Reuter (*Melbourne University*)

Prof. Dr. Nengah Bawa Atmaja, M.A (*Universitas Pendidikan Ganesha*)

Prof. Dr. Susantu Zuhdi (*Universitas Indonesia*)

Prof. Dr. Irwan Abdulah (*Universitas Gadjah Mada*)

Maharani Patria Ratna, M.Hum. (*Sekolah Vokasi Universitas Diponegoro*)

Fitri Alfarisy, M.Hum. (*Sekolah Vokasi Universitas Diponegoro*)

Taqdir, S.Pd., M.Hum. (*Universitas Hasanuddin*)

Nunuk Endah Srimulyani, S.S., M.A., Ph.D. (*Universitas Airlangga*)

## **Lay Out Editor**

I Komang Juniarta, S.T.

## **Site Technical Management**

I Gusti Ayu Puspawati, S.Sos., M.H.

Naskah dikirim ke alamat : [jurnalpustaka@unud.ac.id](mailto:jurnalpustaka@unud.ac.id)

Foto sampul oleh I Gede Gita Purnama & I Putu Widhi Kurniawan

## Pengaruh Adanya Gojek Terhadap Pengemudinya di Kota Denpasar pada Tahun 2015-2020

Samuel Calvin Situmorang, Fransiska Dewi Setiowati Sunaryo,  
Anak Agung Inten Asmiriati

Universitas Udayana, Denpasar, Bali

Email korespondensi: samuelc3555@gmail.com, fransiska\_dewi@unud.ac.id, asmariaty@gmail.com

### Abstrak

Adanya gojek sangat membantu dalam kehidupan perkotaan, selain mudah dijangkau, efisiensi waktu tunggu menjadi dasar yang membuat gojek begitu banyak peminat di Kota Denpasar. Gojek tidak hanya membantu dari segi penumpang, jika dilihat dari sisi pengemudi adanya gojek menciptakan lapangan kerja baru. Dalam penelitian ini, penulis mengkaji dampak yang ada semenjak gojek beroperasi di kota dari segi ekonomi dan sosial yang ditimbulkan dari sisi pengemudi. Penelitian ini banyak mengambil data melalui wawancara dengan para pengemudi. Dari hasil penelitian, adanya gojek memberi dampak kepada yang banyak 1. Secara ekonomi gojek bisa menjadi mata pencaharian karena jam kerja dan durasi bekerja yang fleksibel. Selain alasan jam kerja dan durasi bekerja yang dapat diatur sendiri, gojek juga memberi bonus-bonus atau insentif bagi pengemudi yang mampu menyelesaikan target orderan. 2. Memunculkan paguyuban atau komunitas antar sesama pengemudi yang bersifat kekeluargaan dan gotong royong. Berkat gojek, para pengemudi membuat komunitas untuk saling membantu yang bersifat kekeluargaan antar mitra pengemudi untuk saling membantu dalam pekerjaan. Tidak hanya berdampak ke para pengemudi saja, adanya gojek juga memberi dampak baik terhadap pariwisata di Kota Denpasar. Aksesibilitas dan dapat menjangkau ke semua daerah di Kota Denpasar membuat pariwisata di Denpasar menjadi berkembang berkat adanya gojek. Adanya gojek memberi dampak yang baik bukan hanya kepada mitranya saja tetapi juga pariwisata di Kota Denpasar.

Kata kunci: ekonomi, pengemudi

### PENDAHULUAN

Seiring dengan berkembangnya ilmu pengetahuan berkembang juga transportasi. Kemajuan transportasi adalah sesuatu yang tidak bisa untuk dihindari terutama dalam kehidupan masyarakat perkotaan. Efisiensi waktu menjadi modal dasar untuk menunjang kehidupan di daerah perkotaan.

Adanya transportasi umum yang dapat diakses oleh masyarakat dan dapat menjangkau seluruh daerah dalam satu kota menjadi hal yang sangat penting untuk wilayah perkotaan tetapi untuk wilayah kota Denpasar, transportasi umum tidak dapat menjangkau seluruh wilayah dikarenakan transportasi yang ada di kota Denpasar merupakan bus-bus yang hanya melewati jalan protokol saja.

Adanya ojek *online* seperti gojek sangat membantu masyarakat.

Hal ini bisa dilihat dari efisiensi waktu dalam penjemputan dan dapat menjangkau seluruh daerah di kota Denpasar.

*Gojek* merupakan perusahaan ojek *online* yang bernaung di bawah perusahaan PT. Karya Anak Bangsa yang didirikan oleh Nadiem Makarim di

Jakarta pada tahun 2010 dan merupakan ojek *online* pertama yang beroperasi di Bali adalah *Gojek* pada tahun 2015 (www.gojek.com, diakses pada tanggal 8 agustus 2022).

Adanya gojek tidak hanya membantu dari segi pengguna saja tetapi juga para pengemudi yang menjadi mitra driver gojek. Fokus penelitian ini ada pada pelaku usaha dalam perusahaan ojek *online* yaitu mitra pengemudi. Penulis ingin mengkaji lebih mengenai dampak yang ditimbulkan dengan adanya perusahaan ojek *online* terhadap pengemudi. Dengan adanya penelitian ini penulis berharap dapat memberi manfaat dalam memberi kontribusi dan memperkaya khazanah ilmu pengetahuan dalam bidang sosial ekonomi masyarakat. Karena melihat dari adanya perkembangan teknologi dalam bidang transportasi berbasis *online* dan juga kejadian ini masih berlangsung hingga saat ini.

Berdasarkan dari latar belakang di atas, adapun rumusan masalah yang dapat dibuat yaitu

1. Bagaimana perkembangan gojek di Kota Denpasar?
2. Bagaimana sistem kerjasama pengemudi gojek dengan perusahaan gojek itu sendiri?

3. Apa implikasi dengan secara ekonomi yang dihasilkan bagi pengemudi gojek semenjak bergabung menjadi pengemudi gojek?

## METODE DAN TEORI

Dalam penelitian ini, penulis banyak menggunakan data-data yang didapat dari wawancara dengan para mitra usaha ojek *online* yaitu mitra pengemudi yang tergabung menjadi pengemudi gojek sehingga pendekatan sejarah ekonomi menjadi landasan ilmiah dalam penelitian ini.

Dalam penelitian ini, data-data yang diperoleh dari lapangan akan dikumpulkan menjadi dan dipilah dan dipilih agar menjadi sebuah penelitian yang sistematis.

Adapun teknik yang digunakan dalam penelitian ini antara lain: mengobservasi masalah yang dikaji berupa dampak yang ditimbulkan adanya gojek terhadap pengemudi, mewawancari informan kunci seperti pengemudi gojek, merekam data yang didapat dari lapangan agar dapat dipilah-pilih untuk digunakan ke dalam penelitian dan melakukan studi pustaka untuk memperjelas data yang diperoleh dari berbagai sumber.

Penelitian ini dilakukan di Kota Denpasar. Kota Denpasar dipilih sebagai lokasi penelitian karena di Kota Denpasar merupakan daerah pertama gojek beroperasi untuk wilayah Bali dan juga kantor pusat untuk cabang Bali perusahaan ojek *online* tersebut berada di Kota Denpasar.

Data-data yang penulis pakai dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data-data yang penulis dapatkan melalui wawancara dengan para informan kunci di lapangan seperti para pengemudi gojek itu sendiri. Data-data yang penulis dapatkan tidak hanya berupa rekaman suara tetapi juga pengambilan gambar melalui *smartphone*. Sedangkan data sekunder yaitu data-data yang digunakan untuk memperdalam serta memperjelas data yang didapatkan dari data primer. Data sekunder dapat berupa buku-buku atau studi ilmiah yang berkaitan dengan data yang diperoleh.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Kecanggihan zaman memberi kemudahan untuk mengakses transportasi melalui *smartphone*. Perusahaan ojek *online* hadir untuk memberi dampak kemudahan ini. Gojek hadir untuk menyediakan kemudahan ini. Gojek secara resmi beroperasi mulai tahun 2010 lebih tepatnya pada tanggal 13 oktober 2010 (<https://www.Gojek.com/about/diakses> pada tanggal 6 April 2021). Didirikan oleh Nadiem Makarim yang pada awalnya hanya memiliki sebanyak 20 driver /pengemudi yang berfokus pada sepeda motor dan 1 *call-centre*. Awal mula beroperasi pemesanan hanya bisa dilakukan dengan cara menghubungi *call-center* lalu *call-center* akan mencari pengemudi yang bersedia dan juga pemesanan tersebut hanya dapat dilakukan di Jakarta saja. Seiring berkembangnya kemajuan aplikasi pemesanan tidak lagi harus melalui *call center*, pengguna tinggal mengetik alamat penjemputan dan alamat tujuan maka tidak membutuhkan waktu yang lama pengemudi akan segera tiba.

Lalu pada tahun 2015 secara resmi aplikasi gojek resmi diluncurkan, saat aplikasi sudah diluncurkan Gojek telah menggunakan teknologi web service (Novita dkk, 2019).<sup>1</sup> Sehingga tidak lagi menggunakan *call-center* jika ingin melakukan pemesanan.

Jika dilihat dari segi perusahaan, gojek tidak bisa hanya bergantung pada perusahaan saja tetapi juga dari berbagai aspek pendukungnya. Adapun pihak-pihak yang berkontribusi dalam perusahaan gojek sendiri ada 5 aspek yang berbentuk kolaborasi pentahelix<sup>2</sup> (Nuryati dkk, 2020:40). Kolaborasi pentahelix adalah suatu model bisnis yang mendorong peningkatan dan pertumbuhan ekonomi untuk mencapai inovasi melalui kolaborasi dan menguntungkan antara 5 pihak yaitu pemerintah, perusahaan, mitra usaha, mitra pengemudi/driver dan juga pengguna jasa aplikasi/ pelanggan. Adapun peran dari masing-masing pihak yaitu

### 1. Pemerintah

Pemerintah memiliki andil yang besar dalam kelancaran model bisnis gojek seperti mengeluarkan aturan-aturan mengenai bisnis transportasi *online* baik berupa undang-undang ataupun keputusan dari instansi pemerintah terkait bisnis ini. Aturan yang

---

<sup>1</sup>Novita, Nabila Nurul Fiona, et al. "Sejarah dan Penggunaan Web Service.", (Tasikmalaya: universitas perjuangan, 2019)

<sup>2</sup>Rina Nuryati Dkk, "Implementasi Kolaborasi Model Pentahelix Dalam Pengembangan Model

Usahatani Polikultur Perkebunan Terintegrasi (UTPPT) di Kabupaten Tasikmalaya", Seminar Nasional Hasil Penelitian Agribisnis IV Dengan Judul Regenerasi Petani: Titik Kritis Pembangunan Berkelanjutan (Ciamis: Universitas Galuh, 2020) P. 40

dikeluarkan pemerintah yaitu Di tahun 2015, kemenhub sempat melarang ojol beroperasi dikarenakan melanggar konstitusi yang dimuat melalui surat pemberitahuan no.UM3012/1/21/Phb/2015 dikarenakan menurut uu nomor 22 tahun 2009 dan putusan mahkamah konstitusi no.41/PUU-XVI/2018 yang menyatakan bahwa sepeda motor bukan sebuah angkutan umum tetapi ditahun 2019 berdasarkan kemenhub no 348 tahun 2019 yang mengatur tentang keselamatan dan keamanan antara pengemudi dan penumpang roda dua dan permenhub no 12 tahun 2019 yang mengatur tentang tarif dasar ojek *online* baik untuk motor maupun mobil.

## 2. Perusahaan

Perusahaan berperan besar dalam mengatur tarif dasar yang didapatkan per satu orderan yang diambil. Jika jarak yang ditempuh dari lokasi penjemputan ke lokasi tujuan kurang dari 4 km maka tarif yang didapatkan pengemudi gojek tersebut sebesar Rp. 7.200 untuk layanan goride, diluar layanan goride (gofood, gosend, goshop dan gomart) tarif yang didapatkan sebesar Rp. 8.000 dan untuk semua layanan di gojek apabila jarak yang di tempuh lebih dari 4km, maka setiap penambahan dikenakan menjadi satu kilometer selanjutnya, dan setiap 1 km untuk pengemudi didapatkan tambahan Rp. 800.

Selain mengatur tarif, untuk meningkatkan semangat kerja para pengemudi perusahaan juga memberi bonus berupa tambahan pendapatan kepada para pengemudi yang mampu menyelesaikan target orderan yang telah ditetapkan.

## 3. Mitra usaha

Gojek sebagai aplikasi layanan transportasi berbasis *online* menyediakan wadah untuk para UMKM dan restoran untuk bersinergi menjadi mitra usaha gobiz. mitra usaha yang dimaksud adalah restoran, warung/rumah makan dan toko yang bisa tergabung menjadi mitra gobiz. Mitra yang bergabung menjadi mitra gobiz dapat dibagi menjadi 2 layanan yaitu gofood dan gomart. Gofood untuk yang menjual makanan dan gomart untuk yang menjual kebutuhan sehari-hari.

Dengan adanya gobiz ini sangat membantu penjualan terutama di masa pandemi seperti saat ini dimana atas anjuran pemerintah untuk alasan kesehatan diharapkan untuk mengurangi interaksi

dengan orang secara langsung dan menjadi sebuah solusi kepada para UMKM untuk memperkenalkan produknya secara *online* untuk memperluas pasar penjualan serta mempertahankan bisnisnya di tengah pandemi (rahayu dan rianti, 2021:163).<sup>3</sup> Gobiz membantu mengoptimalkan penjualan dari UMKM tersebut tanpa harus bertemu pembeli secara langsung terutama melalui fitur gofood sangat membantu para mitra untuk tetap mendapatkan pendapatan tanpa harus bertatap muka dengan customer.

## 4. Mitra pengemudi/ driver

Antar pengemudi gojek saling bersinergi antara satu dengan yang lain. Ini bisa dibuktikan dengan adanya paguyuban atau komunitas antar pekerja. Komunitas ini bisa terbentuk melalui pertemanan sesama ojol maupun sebelum menjadi pengemudi gojek ataupun daerah tempat mangkal (menunggu orderan).

Komunitas ini sangat berguna kepada pengemudi selain untuk berbagi keluh kesah saat bekerja, dari juga komunitas para anggotanya bisa mendapat info-info seputar gojek seperti perubahan sistem, perubahan insentif ataupun ada event-event atau acara yang diadakan dari pihak kantor gojek dan juga antar anggota bisa memberi tahu mengenai keadaan lalu lintas dan saling membantu bila ada salah satu ataupun pengemudi ojol lain yang kecelakaan meskipun pengemudi ojol tersebut tidak bergabung menjadi anggota komunitas.

## 5. Pengguna jasa/ pelanggan

Pengguna jasa aplikasi dalam hal ini adalah pelanggan yang menggunakan jasa aplikasi gojek itu sendiri. Bagi gojek pelanggan adalah raja. Ketika pengemudi mendapat orderan sudah dibekali sop cara berhadapan dengan pelanggan baik melalui chat, telepon maupun berhadapan langsung. SOP ini diberitahukan kepada mitra ketika hendak ingin menjadi mitra.

Selain memberikan bonus kepada para pengemudinya, gojek juga memberikan sanksi kepada mitra pengemudinya yang terbukti melakukan pelanggaran. Secara garis besar ada 3 jenis pelanggaran yang dilakukan driver yang sering disebut sebagai 3 pilar pelanggaran gojek yaitu ancaman keamanan, tindakan curang dan pelayanan yang diberikan buruk<sup>4</sup> (ramadhan, 2019:40). Diberikan

<sup>3</sup> Martha rianty dan pipit fitri rahayu, *op. Cit.*, p. 163.

<sup>4</sup> Hamzah Syahid Ramadhan, "Resiko Dan Pengendalian Kecurangan Driver Pada Transportasi

tingkatan untuk setiap kesalahan yang dilakukan driver ketika bekerja. Tingkatan untuk setiap pelanggaran berbeda-beda dari yang paling ringan berada di tingkat 1 dan yang paling berat atau fatal ada di tingkat 5. Setiap ada pelanggaran pasti ada hukuman yang diterima, begitupula dengan pelanggaran di gojek ada konsekuensi yang diterima. Disetiap tingkatan pelanggaran ada ganjaran yang akan diterima dan yang paling fatal adalah putus mitra. Ada 5 jenis hukuman atau sanksi yang diberikan perusahaan gojek kepada driver yang terbukti melakukan pelanggaran yaitu berupa peringatan melalui aplikasi, suspend 30 menit, insentif 3 hari dinonaktifkan, suspend 7 hari dan putus mitra tetapi berdasarkan penuturan Yudha Prasetyo dapat dilihat jika seorang pengemudi telah kena sanksi putus mitra dapat mengajukan banding ke kantor. Adapun persyaratan banding yaitu ketika kesalahannya dapat dibuktikan melalui data yang tercatat pada sistem dan jika pada aplikasi masih terdapat tombol banding.

Seiring dengan meningkatnya popularitas gojek di tengah masyarakat, hal ini terlihat dari banyaknya yang ingin menjadi drivernya bukan hanya dari kalangan tukang ojek biasa tetapi juga dari kalangan ibu rumah tangga, mahasiswa bahwa yang masih bekerja sebagai pegawai ingin menjadi driver untuk menambah penghasilan. Adapun beberapa faktor yang menyebabkan pendapatan gojek terlihat sangat menjanjikan yaitu

1. Sistem bagi hasil dan pemberian insentif.
2. Adanya pemberian bonus dan insentif.
3. Fleksibilitas jam kerja.

Selain memberi dampak kepada pengemudinya, gojek juga memberi dampak yang baik kepada mitra usahanya dalam hal ini adalah rumah makan atau warung yang bergabung menjadi mitra gobiz. Berdasarkan penuturan dari salah satu pelaku usaha yang bergabung menjadi mitra gobiz, ia berpendapat menjadi mitra gobiz dapat membantu untuk tetap berpenghasilan meskipun hanya berjualan dari rumah saja. Ini dapat dilihat dari awal mula ia bergabung menjadi mitra gobiz karena dia adalah korban pandemi yang dirumahkan dari pekerjaan lamanya. Ia lalu berpikir untuk tetap berpenghasilan meskipun dari rumah saja. Bahkan menurut penuturan yang sama dengan adanya gojek merasa terbantu secara ekonomi karena mampu meningkatkan penjualan terutama di kala pandemi. Saat adanya korban PHK di kala pandemi, gojek mampu memberi angin segar untuk tetap berpenghasilan meskipun

hanya bekerja dari rumah. gojek juga dalam hal ini gobiz juga mampu meningkatkan dan membuka lapangan kerja kepada seseorang.

Gojek tidak hanya memberi dampak yang baik ke mitra maupun perusahaan tetapi ke masyarakat luas pada umumnya. Meskipun pada awalnya, gojek berdiri tidak langsung diterima oleh masyarakat terutama para pekerja angkutan umum konvensional maupun ojek pangkalan. Menurut PPAD (Persatuan pengemudi angkutan Darat) transportasi *online* tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam uu no 22 tahun 2019 tentang lalu lintas dan angkutan jalan serta peraturan pemerintah no 74 tahun 2014 tentang angkutan yaitu tidak berbadan hukum, tidak memiliki surat domisili usaha, tidak memiliki nomor wajib pajak, tidak memiliki pool atau terminal untuk perawatan kendaraan dan pengurusan administrasi.

Peranan perusahaan gojek dalam hal ini adalah sebagai perantara dengan menyediakan platform market place yaitu mempertemukan pemilik sumber daya dengan pelanggan. Teknologi telah mengubah gaya perilaku berbelanja masyarakat menjadi *online shopping*, sehingga pusat perbelanjaan akan semakin sepi dan akan melahirkan PHK besar-besaran. Dengan meningkatnya masyarakat ekonomi kelas menengah di tengah perlambatan ekonomi dunia yang terjadi saat ini, peluang naiknya model layanan berbasis *online* akan menjadi peluang yang semakin berkembang di kemudian hari. Dalam siklus transportasi di pekerjaan, adanya gojek sangat memainkan peranan penting untuk mentransformasi cara orang memanfaatkan moda transportasi, sementara itu bagi pengemudi dengan adanya gojek sangat membantu untuk mencari penumpang sehingga meningkatkan efektivitas waktu dan mampu meningkatkan kinerja.

Prinsipnya, ketika kemajuan teknologi tidak dapat dibendung maka kita dipaksa untuk beradaptasi untuk tetap bisa merasakan bersama manfaatnya. Di era digital ini terjadi kemajuan teknologi yang sangat cepat dimana inovasi bergerak dan semua menjadi terkoneksi dan terintegrasi.

## PENUTUP

Ditengah kemajuan teknologi yang berkembang pesat, adanya gojek sangat membantu kehidupan masyarakat terkhusus lagi masyarakat di kota Denpasar. Gojek adalah salah satu bukti nyata



bahwa transportasi mampu dimodernisasikan melalui aplikasi dan inovasi berbasis teknologi. Gojek sangat membantu masyarakat di kota Denpasar karena dengan adanya gojek mampu menjangkau seluruh tempat di kota Denpasar yang tidak dapat diakses oleh angkutan umum yang lain seperti transarbagita dan mitra bus. Gojek sangat efektif di kota Denpasar, karena gojek dapat dijangkau di seluruh area kota Denpasar. Sangat efektif untuk masyarakat yang membutuhkan angkutan umum yang cepat dan efisien.

Selain fitur goride, ada layanan gofood, gosend, goshop dan gomart yang sangat memudahkan untuk memenuhi kehidupan sehari-hari. Terkhusus lagi gofood dan gosend. Gofood memberi layanan pengantaran makanan sehingga tidak perlu ribet keluar rumah untuk mencari makan sementara gosend untuk layanan pengantaran barang praktis, cepat dan efisien. Promo yang banyak dan menarik setiap minggunya menjadi salah satu alasan yang menjadikan kedua layanan tersebut menjadi banyak peminat terutama gofood.

Tidak hanya terhadap pelanggan, gojek sangat berdampak positif baik kepada drivernya ataupun ke mitra usaha lain. Kepada driver gojek mampu menaikkan tingkat taraf ekonomi para mitra pengemudinya. Fleksibilitas jam kerja dan juga bonus-bonus yang diberi menjadi daya tarik sehingga banyak orang yang memilih untuk bekerja menjadi driver gojek entah sebagai pekerjaan sampingan ataupun pekerjaan yang utama. Selain meningkatkan pendapatan drivernya, gojek juga mampu membentuk komunitas sosial antar sesama mitra driver baik sesama mitra gojek sendiri, maupun mitra ojol lain. Komunitas yang sangat membantu ke para anggotanya. Terhadap mitra toko/ resto, gojek sangat membantu untuk menambah omzet penjualan, para mitra yang bergabung bersama gojek bisa dapat menambah penjualan secara *online*. terutama untuk mitra resto, semenjak bergabung menjadi partner gojek banyak bermunculan restoran dari rumah.

Tidak memiliki tempat yang bisa disebut restoran, tetapi dilayanan aplikasi berjualan makanan. Menjadi mitra resto sangat menguntungkan pelaku usaha karena mereka tidak perlu menyediakan tempat untuk berjualan, cukup memiliki dapur tempat untuk memasak.

#### DAFTAR PUSTAKA

Anwar, Ahsani Ahmalia. 2017 "Online vs Konvensional: Keunggulan Antar Moda

Transportasi yang ada Di Kota Makassar", *Jurnal Etnografi Indonesia*, 2(2) Tahun 2017 (Makassar:Universitas Hasanuddin, 2017).

Febriyanto, Mohamad Trio dan Debby Arisandi. 2018 "Pemanfaatan Digital Marketing Pada Usaha Kecil, Mikro, Dan Menengah Pada Era Masyarakat Ekonomi Asean", *Jurnal Manajemen Dewantara*, 1(2) tahun 2018 (Batam: STIE Dewantara, 2018).

Giri, Putu Citrayani dan Made Heny Urmila Dewi. 2017. "Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Denpasar,Bali", *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 6(6), tahun 2017 (Denpasar: Universitas Udayana,2017).

Nuryati, Rina Dkk, "Implementasi Kolaborasi Model Pentahelix Dalam Pengembangan Model Usahatani Polikultur Perkebunan Terintegrasi (UTPPT) di Kabupaten Tasikmalaya", *Seminar Nasional Hasil Penelitian Agribisnis IV Dengan Judul Regenerasi Petani: Titik Kritis Pembangunan Berkelanjutan* (Ciamis:Universitas Galuh,2020).

Ramadhan, Hamzah Syahid. 2019. "Resiko Dan Pengendalian Kecurangan Driver Pada Transportasi Berbasis *Online* di PT. Gojek Malang" (*skripsi*) Malang: Universitas Brawijaya.

Rianty, Martha dan Pipit Fitri Rahayu,"Pengaruh E-Commerce Terhadap Pendapatan UMKM yang Bermitra Gojek Dalam Masa Pandemi Covid-19", *Jurnal Akuntansi dan Manajemen*, 16 (2 Tahun 2021 (Palembang: Universitas Trinidanti, 2021).

Sidemen, Ida Bagus. "Lima Masalah Pokok dalam Teori Sejarah", *Widya Pustaka* Edisi Tahun VIII Nomor 2 Januari (Denpasar: Fakultas Sastra Universitas Udayana, 1991).

Sunaryo, Fransiska Dewi Setiowati. 2020 "Layanan Transportasi *Online* Di Bali Dalam Arus Perkembangan Media Sosial", *Jurnal Penelitian Sejarah dan Nilai Tradisional*, 27(1) Tahun 2020 (Denpasar: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Udayana, 2020)

Wahyu, Faisal. 2020. "Motivasi Mahasiswa Universitas Udayana Bekerja Paruh Waktu Sebagai Ojek *Online*", (*skripsi*). Denpasar: Universitas Udayana.