

Analisis distribusi pendapatan transporter online di Kota Jambi (studi kasus pengemudi gojek)

Ilham Praditya*; Rosmeli; Selamat Rahmadi

Prodi Ekonomi Pembangunan, Fak. Ekonomi dan Bisnis, Universitas Jambi

**E-mail korespondensi: pradityailham7@gmail.com*

Abstract

This study aims to analyze the socio-economic characteristics and income distribution of gojek drivers in Jambi City. The data used is primary data. Data were collected through interviews and questionnaires to gojek drivers in Jambi City. The data were analyzed descriptively-quantitatively. The results of the study found that the income distribution of Gojek drivers in Jambi City was categorized as low inequality. This can be proven by the Gini Ratio of 0.14. At the same time, the position of the Lorenz Curve is located not far from the diagonal line.

Keywords: *Income distribution, Online transportation, Gini ratio, Lorenz curve*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik social ekonomi, dan distribusi pendapatan pengemudi gojek di Kota Jambi. Data yang digunakan adalah data primer Teknik pengumpulan data melalui wawancara dan kuesioner kepada pengemudi gojek di Kota Jambi. Data dianalisis secara deskriptif-kuantitatif. Hasil penelitian menemukan bahwa distribusi pendapatan pengemudi Gojek di Kota Jambi terkategori ketimpangan rendah. Hal ini bisa dibuktikan dengan angka Gini Ratio sebesar 0,14. Sedangkan posisi Kurva Lorenz terletak tidak jauh dengan garis diagonal.

Kata kunci: *Distribusi pendapatan, Transportasi online, Gini ratio, Kurva lorenz*

PENDAHULUAN

Ketimpangan yang besar dalam distribusi pendapatan atau kesenjangan ekonomi dan tingkat kemiskinan merupakan dua masalah besar yang dihadapi banyak negara sedang berkembang, tidak terkecuali di Indonesia. Kesenjangan ekonomi atau ketimpangan dalam distribusi pendapatan antara kelompok masyarakat berpendapatan tinggi dan kelompok masyarakat berpendapatan rendah serta tingkat kemiskinan atau jumlah orang yang berada dibawah garis kemiskinan. Perekonomian suatu daerah dalam tahun tertentu dikatakan mengalami pertumbuhan apabila tingkat kegiatannya lebih tinggi dibandingkan yang dicapai pada tahun sebelumnya.

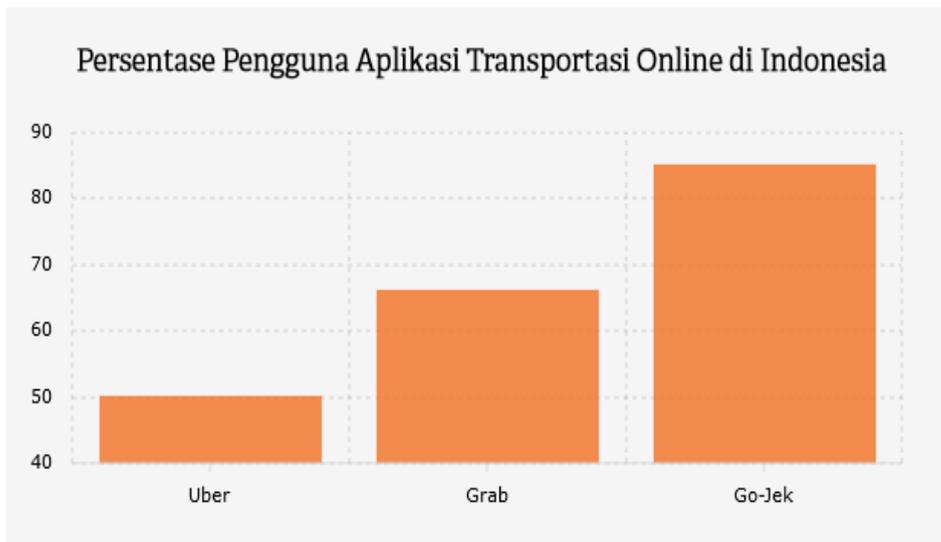
Kesenjangan ekonomi merupakan sebuah realita yang ada di tengah-tengah masyarakat. Berbagai upaya dari pemerintah dalam mengambil kebijakan guna meningkatkan pembangunan ekonomi masyarakat karena salah satu cara dalam meningkatkan distribusi pendapatan adalah dengan adanya pelaksanaan pembangunan ekonomi. Pembangunan ekonomi merupakan suatu proses yang menyebabkan pendapatan perkapita penduduk atau suatu masyarakat meningkat dalam jangka panjang.

Secara umum pembangunan dimengerti sebagai usaha untuk memajukan kehidupan masyarakat menuju kesejahteraan. Dalam pengertian ekonomi, pembangunan ekonomi berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi menjadi

orientasi pembangunan karena diyakini secara otomatis dapat menetes ke bawah (*trickle down effect*) menyebarkan hasil- hasil pembangunan secara lebih merata. Jadi pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu tujuan yang ingin dicapai dalam proses pembangunan terutama di negara sedang berkembang, tidak terkecuali di Indonesia. apalagi dalam hal sarana penunjang seperti sarana transportasi. Pergerakan dan perjalanan adalah hasil dari kebutuhan manusia untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain untuk berbagai aktivitasnya, sehingga menghasilkan profil pergerakan yang berbeda bagi setiap individunya dan berpotensi sebagai penyebab timbulnya berbagai permasalahan kota, diantaranya adalah permasalahan mengenai jasa transportasi (Karissa,2011). Semakin tingginya tuntutan mobilitas masyarakat, tentunya membutuhkan sarana transportasi yang dapat memberikan pergerakan dan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan cepat, walaupun jarak tempuhnya jauh (Marsusanti dkk, 2018). Adanya terobosan transportasi berbasis aplikasi online Gojek yang menggabungkan jasa transportasi dengan teknologi komunikasi di dunia transportasi Indonesia, membuat masyarakat harus menentukan transportasi mana yang paling cocok dengan kebutuhannya untuk melakukan mobilitas. Studi ini memfokuskan pada tindakan sosial yang dilakukan masyarakat dalam menggunakan sarana transportasi. Bagaimana tindakan sosial yang dilakukan masyarakat yang menggunakan Gojek sebagai sarana transportasi di Indonesia.

Transportasi memudahkan masyarakat untuk melaksanakan aktivitasnya sehari-hari. Transportasi sangat dibutuhkan oleh masyarakat, mengingat dinamika aktivitas masyarakat pulang pergi dari satu tempat ke tempat lainnya. Dampak dari era globalisasi melahirkan inovasi-inovasi terbaru baik itu dari bidang teknologi, ekonomi, dan industri. Salah satu kemajuan dalam bidang teknologi khususnya di zaman milenial ini, hadirnya pengusahapengusaha baru yang menggunakan teknologi untuk mendapatkan income yang lebih tinggi dengan menggunakan teknologi berbasis online. Maraknya teknologi berbasis online, mampu mendorong masyarakat bekerja lebih efektif dan efisien. Kehadiran teknologi berbasis online atau transportasi online mampu mewujudkan kesejahteraan sosial bagi masyarakat bawah, menengah, dan ke atas. Apalagi mampu mengatasi pengangguran dan membantu para bussinesman dalam memasarkan produk usahanya. Kehadiran teknologi berbasis online mampu membawa suatu peradaban baru bagi nusa dan bangsa (Adisasmita,2011).

Jenis pengangkutan dengan ojek merupakan hal yang tidak asing lagi bagi masyarakat, Apalagi saat ini juga bermunculan ojek berbasis online yang sangat mudah dijangkau oleh masyarakat. bukan hanya itu, ojek online bahkan menawarkan tarif yang lumayan murah di bandingkan dengan jasa ojek pangkalan, Sehingga hal tersebut mengakibatkan munculnya masalah seperti ketimpangan sehingga masyarakat lebih memiih untuk menggunakan jasa ojek online sehingga ojek pangkalan meresahkan menurunnya pendapatan sehari-hari. Oleh karena itu, pengusaha jasa transportasi berlomba-lomba untuk menarik konsumennya dengan meningkatkan pelayanan, kemudahan pemesanan, kenyamanan armada, ketepatan waktu dan lain sebagainya (Cherly,2018). Dibawah ini terdapat grafik persentase pengguna aplikasi transportasi online di Indonesia pada tahun 2018 :



Sumber : DailySocial.id,2018

Gambar 1. Persentase pengguna aplikasi transportasi online di Indonesia

Transportasi online di Indonesia. Gojek merupakan aplikasi transportasi *online* yang paling banyak digunakan oleh masyarakat di Indonesia. Ini berdasarkan dari hasil survei DailySocial.Id yang menunjukkan bahwa sebanyak 85,22% responden telah menggunakan layanan transportasi yang didirikan oleh Nadiem Makarim. Sementara responden yang menggunakan Grab hanya 66,24% dan Uber sekitar 50%. Survei ini menghitung suara apabila responden pernah menggunakan layanan transportasi berbasis internet tersebut. Saat ini, aplikasi transportasi *online* tersebut tidak hanya menyediakan jasa layanan transportasi semata, tapi juga menawarkan jasa lainnya. Gojek contohnya, menyediakan layanan kurir barang dengan nama Go-Send, layanan pesan-antar makanan (Go-Food), Grab juga menyediakan layanan serupa dengan nama GrabExpress dan GrabFood. Sedangkan Uber merupakan satu-satunya aplikasi yang murni hanya menyediakan layanan transportasi daring. Disamping itu kehadiran Gojek ini dapat membantu mensejahterakan perekonomian masyarakat. Bagi mereka yang bekerja menjadi pengemudi Gojek dapat memiliki penghasilan tambahan dengan memanfaatkan kendaraan dan hp android yang mereka miliki. Kemajuan teknologi informasi ini memiliki tujuan agar para *pengemudi* ojek *online* dapat lebih produktif dan berpenghasilan. Gojek yang hadir di masyarakat tidak hanya memberikan lapangan pekerjaan bagi masyarakat Indonesia untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia tetapi juga memberikan sumbangan terhadap PDB Indonesia. CNBC Indonesia menyatakan tahun 2018 sumbangan gojek terhadap PDB Indonesia mencapai Rp. 44,2 triliun dan ditahun 2019 meningkat menjadi 55 triliun (Astutik, 2019). Hal ini membuktikan bahwa kreatifitas generasi milenial mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui pembukaan lapangan pekerjaan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi melalui kontribsinya terhadap PDB, sehingga inovasi dan kreatifitas di era revolusi industry 4.0 menjadi salah satu cara mengurangi pengangguran di Indonesia.

Selain sudah menuai kepercayaan masyarakat, jasa transportasi online juga menyediakan lapangan kerja baru bagi siapa saja. Banyak supir, atau yang biasa disebut *Pengemudi* dari transportasi online ini yang menjalankan pekerjaannya sebagai sampingan atau pekerjaan utama. Banyaknya orang yang berminat untuk menjadi *pengemudi* ini juga karena penghasilan yang menjanjikan. Sistem transportasi online

telah banyak digunakan masyarakat Kota Jambi selama beberapa tahun terakhir, diantaranya adalah Gojek . Untuk jumlah *pengemudi* Gojek di Kota Jambi pada tahun 2017 sekitar 3000 *pengemudi* Gojek yang mengalami peningkatan pada tahun 2018 menjadi sekitar 5000 *pengemudi* Gojek (Mutiarra,2018)

Besar kecilnya pendapatan yang diterima tentu sangat di rasakan oleh sebagian besar penduduk Kota Jambi dimana dengan berbedanya tingkat pendapatan yang diterima maka berbeda pula jumlah pengeluaran yang dikeluarkan masyarakat. Indikator ini juga akan menjadi pijakan dalam mempertimbangkan ketimpangan distribusi pendapatan sebagai pertimbangan dalam strategi pembangunan.

METODE

Jenis dan sumber data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer. Data primer merupakan data yang didapat secara langsung dari responden yang dijadikan sampel dalam penelitian. Data primer ini diperoleh dengan cara menyebarkan kuesioner kepada responden terpilih di Kota Jambi. Data-data penelitian ini bersumber dari PT Gojek Indonesia, *pengemudi* gojek di Kota Jambi, Badan Pusat Statistik (BPS).

Metode analisis data

Metode yang digunakan yaitu analisis deskriptif kuantitatif dan alat analisis yang digunakan gini ratio. Untuk menganalisis distribusi Pendapatan Transporter di Kota Jambi (Studi Kasus *Pengemudi* Gojek) digunakan model Gini Ratio dan Kurva Lorenz (Dajan,2000). Adapun Rumus Gini Ratio yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$RG = 1 - \sum_{i=1}^K (Y_i + Y_i - 1)$$

Dimana:

RG = Angka rasio gini

K = Jumlah kelas

Fi = Proporsi jumlah rumah tangga dalam kelas

Yi = Proporsi jumlah pendapatan rumah tangga *pengemudi* gojek kumulatif dalam kelas interval i

Kelas ke-i ini kalau dibagi menjadi 3 kelas, berarti: 1).Golongan 40% pertama (*pengemudi* gojek berpendapatan rendah), 2). Golongan 40% kedua (*pengemudi* gojek berpendapatan menengah), 3).Golongan 20% ketiga (*pengemudi* gojek berpendapatan tinggi).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik sosial dan ekonomi *pengemudi* gojek

Berdasarkan kondisi sosial dan ekonomi *pengemudi* gojek dari 98 responden diketahui bahwa rata-rata jenis kelamin *pengemudi* gojek adalah laki-laki. Rata-rata umur *pengemudi* gojek adalah 25 tahun. Dengan Rata-rata pendidikan adalah SMA/ sederajat. Dengan Rata-rata status perkawinan belum menikah. Rata-rata jumlah tanggungan sebanyak 1 orang. Rata-rata jam kerja adalah 12 jam. Rata-rata pengalaman kerja adalah 2 tahun. Rata-rata status pekerjaan *pengemudi* gojek adalah utama.. Rata-rata jumlah penumpang *pengemudi* gojek adalah 15 penumpang.

Tabel 1. Nilai Gini Ratio pengemudi Gojek Kota Jambi Tahun 2020

Kelompok Pengemudi Gojek	Pendapatan Total(Rp)	Jumlah Responden per golongan	Rata-Rata Pendapatan(Rp)	Pendapatan%	Kumulatif (Yi* + Yi*-1)	Fi (Yi*+Yi*1)
40% Terendah	69.250.000	40	1.731.250	29,02	29,02	0,12
40% Menengah	99.900.000	40	2.497.500	41,86	70,88	0,40
20% Tertinggi	69.500.000	18	3.861.111	29,12	100	0,34
Total	238.650.000	98	2.696.620	100		0.86

Gini Ratio = 1 – 0.86 = 0,14

Sumber: Data diolah, 2021

Tabel 1 dapat diketahui bahwa rata-rata total pendapatan Pengemudi Gojek Kota Jambi Tahun 2020 adalah sebesar Rp.2.696.620. Kemudian,uraian golongan total pendapatan pengemudi gojek terendah yaitu sebesar Rp. 69.250.000, menengah sebesar Rp. 99.900.000 dan tertinggi sebesar Rp. 69.500.000,serta nilai Gini Ratio untuk distribusi pendapatan Pengemudi Gojek Kota Jambi Tahun 2020 adalah sebesar 0,14 maka dapat dikatakan bahwa tingkat ketimpangan pendapatan pengemudi termasuk dalam kategori ketimpangan yang rendah yaitu kurang dari 0,4, sebagaimana yang telah diungkapkan oleh Todaro (2000), bahwa ketimpangan tergolong rendah apabila nilai Gini Ratio kurang dari 0,4. Ketimpangan sedang apabila angkanya berkisar antara 0,4 - 0,5 dan ketimpangan yang tinggi apabila lebih besar dari 0,5.

Dari hasil pengelompokkan per kelas untuk pendapatan pengemudi gojek di kota jambi terdiri atas 3 golongan,golongan pertama yaitu untuk kelompok pendapatan terendah, golongan kedua untuk pendapatan menengah , dan golongan ketiga untuk pendapatan tertinggi, tabel diatas juga menunjukkan bahwa jumlah responden berdasarkan golongan yaitu 40 responden untuk golongan pertama, 40 responden untuk golongan kedua , dan 18 responden untuk golongan ketiga berdasarkan total keseluruhan sampel pengemudi gojek berjumlah 98 responden.

Tabel 2. Hasil gini ratio pengemudi gojek Kota Jambi Tahun 2020

% driver gojek dikumulasikan dari golongan pendapatan terendah sampai tertinggi	% pendapatan secara kumulatif	Yi* + Yi*-1	fi (Yi* + Yi*-1)
Golongan 40% pertama	0.290173895	0.29017389	0.116069558
Golongan 40% kedua	0.708778546	0.99895244	0.399580976
Golongan 20% ketiga	1	1.70877855	0.341755709
	1.998952441	2.997904882	0.857406243

$\sum fi (Yi* + Yi* - 1) = 0.857406243$ GR = 1 - 0.857406243
= 0.142593757

Sumber: Data diolah, 2020

Dari Tabel 2, diketahui untuk jumlah pendapatan pegemudi gojek untuk golongan 40% pertama sebesar 29,02%, golongan 40% kedua sebesar 41,86% dan 20% ketiga sebesar 29,12% , untuk kumulatif dari pendapatan pengemudi gojek yaitu golongan 40% pertama 29,02% , golongan 40% kedua 70,88% , dan golongan 20% ketiga sebesar 100% , untuk golongan pertama dan ketiga tidak memiliki perbedaan yang cukup jauh

untuk total jumlah pendapatannya. Hasil dari gini ratio pengemudi gojek yaitu 0,14 yang artinya termasuk dalam ketimpangan rendah atau merata di setiap pendapatan pengemudi gojek.

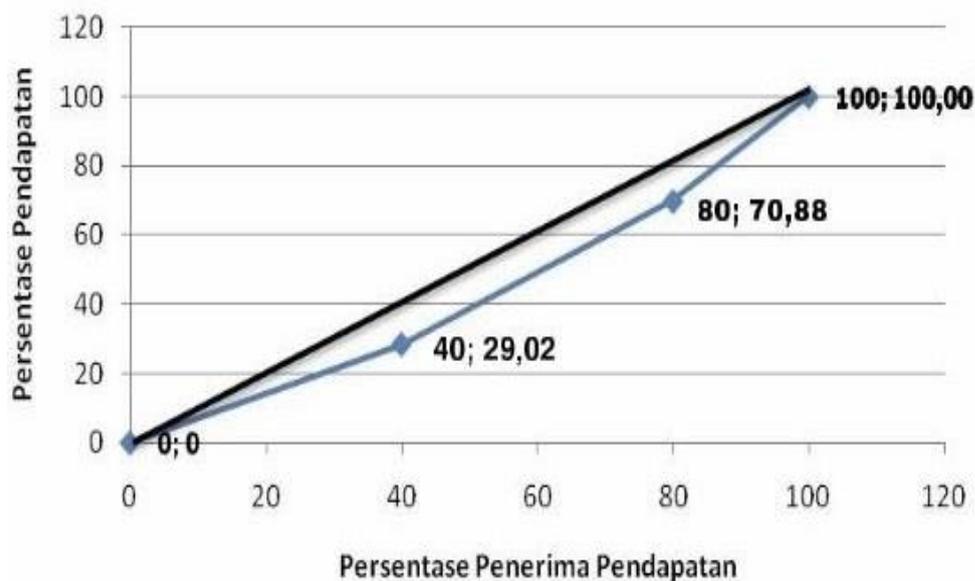
Tabel 2. Hasil gini ratio pengemudi gojek Kota Jambi Tahun 2020

% driver gojek dikumulasikan dari golongan pendapatan terendah sampai tertinggi	Jumlah pendapatan dari driver gojek (%)	% kumulatif
Golongan 40% pertama	29.01738948	29.01738948
Golongan 40% kedua	41.86046512	70.8778546
Golongan 20% ketiga	29.1221454	100
Jumlah	100	

Sumber: Data diolah, 2020

Analisis kurva lorenz

Selain itu distribusi pendapatan juga diukur melalui *personal income* dengan menggunakan kurva Lorenz yaitu gambaran mengenai hubungan kuantitatif antara persentase kumulatif penduduk dengan persentase total pendapatan yang diperoleh dalam jangka waktu tertentu (santoso,2001).



Sumber: Data diolah

Gambar 2. Kurva Lorenz pengemudi Gojek Kota Jambi Tahun 2020

Berdasarkan Gambar 2 merupakan kurva Lorenz pengemudi gojek Kota Jambi tahun 2020 pada gambar tersebut terlihat bahwa kurva Lorenz terletak tidak jauh dari garis diagonal atau garis pemerataan, pada gambar diatas menunjukkan bahwa kurva Lorenz pengemudi gojek pada tahun 2020 sebesar 0,14%, golongan pada 40% terendah menerima pendapatan 29,02%, untuk golongan 40% menengah mendapatkan 41,86% dan golongan 20% tertinggi mendapatkan 29,12% dari pendapatan total pengemudi

gojek. maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan pada pengemudi gojek Kota Jambi tahun 2020 merata.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan kondisi sosial dan ekonomi pengemudi gojek dari 98 responden diketahui bahwa rata-rata jenis kelamin pengemudi gojek adalah laki-laki. Rata-rata umur pengemudi gojek adalah 25 tahun. Dengan Rata-rata pendidikan adalah SMA/ sederajat. Dengan Rata-rata status perkawinan belum menikah. Rata-rata jumlah tanggungan sebanyak 1 orang. Rata-rata jam kerja adalah 12 jam. Rata-rata pengalaman kerja adalah 2 tahun. Rata-rata status pekerjaan pengemudi gojek adalah utama.. Rata-rata jumlah penumpang pengemudi gojek adalah 15 penumpang.

Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode Gini Ratio dan Kurva Lorenz dapat disimpulkan bahwa terjadi ketimpangan pendapatan yang rendah pada pengemudi gojek di Kota Jambi tahun 2020 sebesar 0,14 , Rata-rata pendapatan 40% terendah sebesar Rp. 1.731.250, 40% menengah sebesar Rp. 2.497.500, 20% tertinggi sebesar Rp. 3.861.111. Distribusi pendapatan pengemudi gojek di Kota jambi dapat digolongkan dalam distribusi pendapatan yang merata dimana satu orang memiliki atau menguasai seluruh pendapatan totalnya, sementara lainnya memperoleh pendapatan yang merata.

Saran

Perusahaan gojek seharusnya membuat sebuah strategi untuk tetap bertahan di tengah persaingan yang ketat antara para perusahaan ojek online serta keadaan pandemic pada saat ini dan mengadakan kembali bonus dan promo seperti dulu.

Ketimpangan yang cenderung meningkat, harus diwaspadai. Perlu suatu rumusan kebijakan lokal untuk meredam laju peningkatan besaran koefisien gini. Sebaliknya pemerintah mengawasi pendanaan atau bantuan yang diberikan agar lebih tepat sasaran untuk menjangkau masyarakat yang kurang mampu.

DAFTAR PUSTAKA

- Adelina, Anissa. (2018). *Analisis determinan pendapatan mitra Gojek di Kota Bandar Lampung*. Skripsi. Bandar Lampung: Jurusan Ekonomi Pembangunan, Universitas Lampung: Lampung
- Adiasmita Rahardjo., & Adiasmita Sakti Adji. (2011). *Manajemen Transportasi Darat*. Graha Ilmu, Yogyakarta: Yogyakarta
- Amir, A., Junaidi., & Yulmardi. (2019). *Metodelogi penelitian ekonomi dan penerapannya*. IPB Press: Bogor.
- Hodijah, S. (2017). Pengaruh pertumbuhan ekonomi, investasi, PAD terhadap kemiskinan melalui kesempatan kerja di Provinsi Jambi. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik Indonesia* 4 (2), 156-172
- Anto Dajan. (2000). *Pengantar metode statistik*, Jilid I, II, LP3ES: Jakarta
- Astuti Cherly, Fuji. (2018). *Analisis permintaan transportasi online (Gojek) (Studi Kasus Kota Payakumbuh)*. Skripsi . Kota Payakumbuh : Jurusan Ilmu Ekonomi, Universitas Andalas: Padang
- Astutik, Yuni. (2019). Riset: gojek berkontribusi Rp 55 T bagi ekonomi Indonesia. <http://www.CNBC.com>
- Mardhatillah, Mutiara. (2018). *Determinan pendapatan driver Gojek di Kota Jambi*.

- Skripsi*. Jurusan Ekonomi Pembangunan, Universitas Jambi: Jambi
- Marsusanti, Susilawati., Nugraha., & Koeswara. (2018). *Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver gojek*. *Jurnal Swabum*. 6(2).128-132
- Santoso, Topo., & Eva Achjani (2001). *Kriminologi Edisi I*. Rajawali Persada: Jakarta
- Todaro, Michael P. (2000). *Pembangunan ekonomi di Dunia Ketiga*. Erlangga: Jakarta.