

**PENGARUH BISNIS TRANSPORTASI *ONLINE* TERHADAP PERILAKU  
ANGKATAN KERJA DI INDONESIA (STUDI KASUS :*DRIVER* GOJEK DI KOTA  
MERTOPOLITAN MEBIDANG)**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (SE)  
Program Studi Ekonomi Pembangunan*



Oleh:

Nama : Imam Sasri Try Nugraha  
NPM : 1305180016  
Program Studi : Ekonomi Pembangunan

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2017**

## ABSTRAK

**IMAM SASRI TRY NUGRAHA. pengaruh bisnis transportasi online terhadap perilaku angkatan kerja di indoneisa (studi kasus: *driver* transportasi *online* di kawasan metropolitan Medan, Binjai dan Deli Serdang (MEBIDANG). Dibimbing oleh Dr. PRAWIDYA HARIANI RS.**

Keberadaan Transportation Network Companies (*TNC*) transportasi *online* di Kota Medan menimbulkan kontroversi dari berbagai kalangan masyarakat. *TNC* tersebut menjadi pesaing bagi transportasi konvensional dan alat transportasi umum lainnya. Di satu pihak keberadaan transportasi *online* dapat memberikan kenyamanan bagi konsumen dan di pihak lain menjadi ancaman bagi jenis transportasi konvensional. Dengan demikian tujuan utama dari penelitian ini adalah ingin mengetahui mengenai pandangan *driver* mengapa mereka memilih menjadi *driver*. Penelitian dilakukan dengan metode survei sehingga data utama yang digunakan merupakan data primer yang dikumpulkan melalui wawancara dengan menggunakan kuesioner terhadap pengemudi (*driver*) transportasi *online*. Keberadaan *TNC* transportasi *online* mampu membuka kesempatan kerja di sektor transportasi tersebut, namun dampaknya terhadap pengurangan, pengangguran masih harus dipelajari lebih lanjut mengingat sebagian besar pengemudi transportasi *online* sebelumnya sudah memiliki pekerjaan. keberadaan transportasi *online* secara umum mampu meningkatkan pendapatan pengemudi transportasi *online*, keberadaan transportasi *online* memberikan pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *TNC* Grab dan Gojek.

**Kata Kunci: Kesempatan Kerja, transportasi *Online*, Pendapatan, Pengemudi, Kota Medan**

## KATA PENGANTAR

### *Bismillahirrahmanirrahim*

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang memberikan rahmat serta hidayah-Nya kepada semua makhluk ciptaan-Nya, serta sholawat dan salam dihaturkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW yang telah membawa kita sebagai umatnya dari zaman yang penuh kebodohan kepada zaman yang terang benerang ini. Skripsi ini berjudul “**Pengaruh Bisnis Transportasi *Online* Terhadap Perilaku Angkatan Kerja di Indonesia (Studi Kasus : *Driver* transportasi *online* di Kota Metropolitan MEBIDANG)** □ □ □□ bertujuan sebagai syarat meproleh gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Dalam penelitian skripsi ini penulis berusaha menyajikan yang terbaik dengan seluruh kemampuan yang dimiliki oleh penulis, namun demikian penulis menyadari bahwa pengetahuan yang dimiliki masih sangat terbatas sehingga terwujudnya skripsi ini tidak lepas dari bantuan, dukungan serta doa berbagai pihak yang telah membimbing penulis, baik moril, materi dan ide-ide pemikiran.

Skripsi ini dipersembahkan terkhususkan kepada Bapak Satino, Spd. dan Ibu Sri Sudaryani, Spd. yang telah memberikan do'a, spiritual, moral, dan materil yang tidak akan ternilai.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan hingga skripsi ini selesai dengan baik, antara lain:

1. Bapak Drs. H. Agusani, M.AP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Bapak Zulaspan Tupti, SE, M.Si, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Ibu DR. Prawidya Hariani, R.S. SE, M.Si, selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Serta selaku dosen pembimbing yang telah banyak membantu, mengajarkan, membimbing, dan memberikan masukan kepada penulis.
4. Bapak/Ibu dosen mata kuliah Jurusan Ekonomi pembangunan yang telah mengajarkan penulis selama proses belajar di perkuliahan.
5. Bapak/Ibu biro Fakultas Ekonomi dan Bisnis, jurusan ekonomi pembangunan yang telah banyak membantu penulis dalam pengurusan berkas-berkas yang dibutuhkan.
6. Teman-teman sepropesi penulis (*driver* transportasi *online*), yang telah membantuh dalam mencari informasi tentang skripsi ini.
7. Teman-teman seperjuangan penulis( Rheza, Reva, Dian, dan Iiswadi, SE.) yang telah mendukung dan memberi masukan serta bantuannya kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini, Serta (Ayu andini dan Rio winata), selaku teman bahkan saudara yang telah banyak membantu penulis.
8. Seluruh pihak yang terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam menyelesaikan skripsi ini.

Seluruh bantuan yang tidak ternilai harganya ini tidak dapat saya balas satu persatu, semoga Allah Swt membalasnya sebagai amal ibadah dan akan menjadi manfaat yang sangat besar bagi kita semua, Amin.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna karena sesungguhnya kesempurnaan hanya milik Allah Swt semata. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak sangat penulis harapkan demi perbaikan-perbaikan ke depan.

*Wassalamu'alaikum. Wr.Wb*

Medan, September 2017

Penulis

IMAM SASRI TRY NUGRAHA

## DAFTAR ISI

|  | Halaman     |
|--|-------------|
| <b>ABSTRAK</b> .....                   | <b>i</b>    |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....            | <b>ii</b>   |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....                | <b>v</b>    |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....              | <b>viii</b> |
| <b>DAFTAR GAMBAR</b> .....             | <b>ix</b>   |
| <b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....         | <b>1</b>    |
| A. Latar Belakang .....                | <b>1</b>    |
| B. Identifikasi Masalah .....          | <b>13</b>   |
| C. Batasan dan Rumusan Masalah.....    | <b>14</b>   |
| 1. Batasan Masalah.....                | <b>14</b>   |
| 2. Rumusan Masalah .....               | <b>14</b>   |
| D. Tujuan dan Manfaat Penelitian ..... | <b>14</b>   |
| 1. Tujuan Penelitian.....              | <b>14</b>   |
| 2. Manfaat Penelitian.....             | <b>15</b>   |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>         |             |
| A. Landasan Teori.....                 | <b>16</b>   |
| 1. Teori Produksi.....                 | <b>16</b>   |

|  |    |
|--|----|
| 2. Konsep Tenaga Kerja .....                                     | 26 |
| 3. Teori keternaga Kerjaan .....                                 | 41 |
| a. Teori Klasik Adam Smith.....                                  | 41 |
| b. Teori Malthus .....   | 41 |
| c. Teori Keynes.....   | 42 |
| d. Teori Harrod – domar .....                                    | 43 |
| 4. Sharing Economy Dan Ride Sharing.....                         | 43 |
| 5. Peraturan Pemerintah Tentang Transportasi <i>Online</i> ..... | 47 |
| B. Penelitian Terdahulu.....                                     | 48 |
| C. Kerangka Konseptual .....                                     | 50 |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN</b>                                 |    |
| A. Pendekatan Penelitian .....                                   | 51 |
| B. Defenisi Operasional .....                                    | 51 |
| C. Lokasi dan Waktu Penelitian .....                             | 52 |
| D. Jenis, Sumber Data.....                                       | 52 |
| E. Teknik atau Pengumpulan Data .....                            | 53 |
| F. Metode Penentuan Sampel.....                                  | 53 |
| G. Teknik Analisis Data.....                                     | 54 |
| <b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>                          |    |

|   |           |
|---|-----------|
| A. Deskripsi Objek Penelitian .....             | 55        |
| B. Sistem Jasa Transportasi <i>Online</i> ..... | 56        |
| C. Hasil Penelitian .....                       | 57        |
| <br><b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b>           |           |
| A. Kesimpulan .....                             | 69        |
| B. Saran.....                                   | 70        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>                      | <b>71</b> |



## DAFTAR TABEL

|  | <b>Halaman</b> |
|--|----------------|
| Tabel 1 Daftar Penetapan UMP 2017 .....                  | <b>4</b>       |
| Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....                      | <b>48</b>      |
| Tabel 3.1 Jumlah Sampel .....                            | <b>53</b>      |
| Tabel 4.1 Jenis/Golongan <i>Driver</i> .....             | <b>57</b>      |
| Tabel 4.2 Asal Domilisi <i>Driver</i> .....              | <b>61</b>      |
| Tabel 4.3 Pendapatan Sebelum Menjadi <i>Driver</i> ..... | <b>66</b>      |
| Tabel 4.4 Pendapatan Setelah Menjadi <i>Driver</i> ..... | <b>67</b>      |

## DAFTAR GAMBAR

|   | <b>Halaman</b> |
|---|----------------|
| Gambar 2.1 Kurva Fungsi Produksi .....  | <b>21</b>      |
| Gambar 2.2 Hubungan Antara Produksi Total, Produksi Rata-Rata dan Produksi Marginal<br>Dari Penggunaan Faktor Produksi Tenaga Kerja ..... | <b>24</b>      |
| Gambar 2.3 Permintaan Tenaga Kerja dengan Tingkat Upah Tetap.....   | <b>36</b>      |
| Gambar 2.4 Permintaan Tenaga Kerja Dengan Tingkat Upah Menurun.....   | <b>37</b>      |
| Gambar 2.5 Kurva Penawaran Tenaga Kerja.....  | <b>39</b>      |
| Gambar 4.1 pengemudi transportasi <i>online</i> berdasarkan usia.....   | <b>58</b>      |
| Gambar 4.2 Pengemudi transportasi <i>online</i> berdasarkan jenis kelamin .....   | <b>60</b>      |
| Gambar 4.3 Pendidikan Terakhir <i>driver</i> transportasi <i>online</i> .....   | <b>62</b>      |
| Gambar 4.4 pekerjaan sebelum menjadi <i>Driver</i> Transportasi <i>Online</i> .....   | <b>63</b>      |
| Gambar 4.5 Alasan Utama Bergabung Menjadi <i>Drive</i> .....  | <b>64</b>      |
| Gambar 4.6 Tanggapan <i>driver</i> dengan adanya jasa transportasi <i>online</i> .....  | <b>65</b>      |
| Gambar 4.7 Waktu (Hari) kerja sebagai <i>Driver</i> .....   | <b>68</b>      |
| Gambar 4. 8 Lama Kerja (Jam) Bekerja Sebagai <i>Driver</i> .....  | <b>69</b>      |
| Gambar 4.9 pekerjaan utama atau tidak sebagai <i>Driver</i> .....   | <b>70</b>      |

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A.Latar Belakang**

Pertumbuhan penduduk suatu negara yang diiringi dengan penambahan angkatan kerja telah menimbulkan permasalahan tersendiri. Hal ini antara lain disebabkan belum berfungsinya semua sektor kehidupan masyarakat dengan baik serta belum meratanya pembangunan disegala bidang sehingga ketersediaan lapangan pekerjaan tidak seimbang dengan laju pertumbuhan penduduk yang cepat dan dinamis, berakibat meningkatnya jumlah tenaga kerja manusia yang dimanfaatkan untuk pembangunan tetapi di pihak lain semakin terbatasnya jumlah investasi dan kesempatan kerja yang diciptakan, hal ini akan menimbulkan tingginya angka pengangguran. Upaya perluasan lapangan kerja merupakan suatu kebutuhan yang mendasar, sehingga perlu diambil kebijakan yang menyeluruh dan terpadu untuk memperluas kesempatan yang mengangkut berbagai segi seperti pengarahannya investasi, pembangunan yang berorientasi pada perluasan lapangan kerja. Masalah pokok dalam pembangunan ekonomi adalah memaksimalkan penciptaan lapangan kerja secara berkelanjutan.

Pertumbuhan penduduk yang sangat tinggi akan menimbulkan berbagai masalah dan hambatan bagi upaya-upaya pembangunan yang dilakukan di negara berkembang. Hal ini dikarenakan pertumbuhan penduduk yang tinggi akan menyebabkan cepatnya penambahan jumlah tenaga kerja, sedangkan kemampuan negara berkembang dalam menciptakan kesempatan kerja baru sangat terbatas (Arsyad, 2004: 267).

Indonesia merupakan kepulauan terbesar di dunia yang membentuk sebuah negara. Jumlah penduduknya, berdasarkan Sensus Penduduk 2010 yang dilaksanakan pada Mei 2010 berjumlah 237,6 juta orang, terdiri dari 119,5 laki-laki dan 118 juta perempuan. Dibandingkan

Sensus Penduduk tahun 2000, terjadi peningkatan jumlah penduduk sebanyak 32,5 juta atau mengalami laju pertumbuhan sebesar 1,49 persen per tahun. Angka laju pertumbuhan pada periode tersebut tidak jauh berbeda dibandingkan dengan angka periode 1990- 2000, yaitu sekitar 1,45 persen. Ini berarti penduduk Indonesia secara keseluruhan tetap meningkat dengan laju pertumbuhan yang relatif tak berubah (BPS Indonesia), masalah yang muncul terkait dengan jumlah penduduk yang besar adalah dalam penyediaan lapangan pekerjaan. Kebutuhan akan bahan pokok menuntut orang untuk berkerja dan mencari nafkah. Namun, penyedia lapangan kerja sangatlah minim. Yang menjadi masalah adalah penduduk lebih senang untuk menggantungkan diri terhadap pekerjaan dan cenderung mencari pekerjaan daripada membuka lapangan pekerjaan. Hal ini menyebabkan masalah baru yaitu pengangguran. Apabila jumlah pengangguran ini tinggi, maka rasio ketergantungan tinggi sehingga negara memiliki tanggungan yang besar untuk penduduknya yang dapat menghambat pembangunan dan menyebabkan tingkat kemiskinan menjadi tinggi.

Naiknya jumlah penduduk Indonesia selain disebabkan jumlah kelahiran, juga karena naiknya tingkat harapan hidup masyarakat. Laporan *United Nations Development Program* (UNDP) 2010 memperlihatkan, naiknya tingkat harapan hidup orang Indonesia secara cukup dramatis. Sepanjang rentang 1980 hingga 2010 harapan hidup orang Indonesia naik dari 54 tahun menjadi 71 tahun. Berdasar laporan yang sama, terjadi pula peningkatan lama masa pendidikan yang dijalani anak-anak atau orang Indonesia. Jika pada 1980 rata-rata masa pendidikan adalah delapan tahun, tahun lalu rata-rata lama masa pendidikan orang Indonesia sudah menjadi 12 tahun.

Pada 2010 Indonesia memperoleh peringkat keempat dari sepuluh negara yang mencatat peningkatan *Human Development Index* (HDI) secara mengesankan. Dari 135 negara di seluruh dunia yang dihitung berdasarkan kondisi tingkat pendidikan, kesehatan dan pendapatan per kapita, peringkat Indonesia naik dari posisi 111 ke 108.

Perluasan penyerapan tenaga kerja diperlukan untuk mengimbangi laju pertumbuhan penduduk yang masuk ke pasar tenaga kerja. Ketidakseimbangan antara pertumbuhan angkatan kerja dan penciptaan lapangan kerja akan menyebabkan tingginya angka pengangguran. Kemudian, meningkatnya angka pengangguran akan mengakibatkan pemborosan sumber daya dan potensi angkatan kerja yang ada, meningkatnya beban masyarakat, merupakan sumber utama kemiskinan dan mendorong terjadinya peningkatan keresahan sosial, serta menghambat pembangunan ekonomi dalam jangka panjang.

Sayangnya, penciptaan lapangan kerja tidak selalu dihasilkan secara otomatis dari pertumbuhan ekonomi. Indonesia mengalami apa yang terjadi di banyak negara di dunia, yakni apa yang disebut pertumbuhan angka pengangguran. Dalam banyak hal, pasar tenaga kerja Indonesia tak pernah sepenuhnya pulih dari krisis keuangan Asia. Persentase pekerjaan informal dan setengah pengangguran (*unemployment*) kurang lebih tetap sama sejak 1996, yakni sebelum krisis terjadi. Peluang kerja untuk kaum muda pun nyaris tidak berkembang selama dasawarsa terakhir.

Meskipun dari sisi kualitas hidup manusia Indonesia menggembirakan, kondisi ini sesungguhnya juga memperlihatkan munculnya tantangan lain, yakni persoalan ketenagakerjaan. Dengan usia hidup yang kian panjang dan pendidikan yang kian tinggi memunculkan tantangan pemenuhan pasar tenaga kerja. Terjadi ketidakseimbangan pertumbuhan, yakni antara tenaga kerja dan lapangan kerja.

Masalah ketenagakerjaan merupakan masalah umum dan mendasar yang dihadapi oleh hampir semua negara di dunia, antara lain terkait dengan masalah pengangguran, tingkat upah yang rendah dan produktivitas yang rendah. Salah satu sasaran utama pembangunan adalah terciptanya lapangan kerja baru dalam jumlah dan kualitas yang memadai. Oleh karena itulah, pemerintah senantiasa membuat kebijakan yang dapat meningkatkan taraf hidup pekerja dengan tingkat upah yang layak. Salah satu upaya yang dilakukan oleh

pemerintah adalah dengan menetapkan kebijakan tingkat upah minimum. Tingkat upah minimum ditetapkan secara sektoral dan regional. Mulai tahun 2001, tingkat upah minimum regional dikenal dengan tingkat Upah Minimum Propinsi (UMP) dan Upah Minimum Kota (UMK). Tingkat upah minimum yang ditetapkan di atas tingkat upah rata-rata yang diperoleh pekerja akan menyebabkan pengusaha mengurangi penggunaan tenaga kerja sehingga penyerapan tenaga kerja akan berkurang. Di pasar tenaga kerja, penawaran, tenaga kerja oleh masyarakat akan lebih besar daripada permintaan tenaga kerja oleh pengusaha. Sehingga, akan terjadi pengangguran.

**Tabel 1**  
**Berikut daftar penetapan UMP 2017 di 34 provinsi**

| <b>KOTA</b>        | <b>UMP 2016 (Rp)</b> | <b>UMP 2017 (Rp)</b> |
|--------------------|----------------------|----------------------|
| <b>Aceh</b>        | <b>2.118.500</b>     | <b>2.500.000</b>     |
| <b>Sumut</b>       | <b>1.811.875</b>     | <b>1.961.354</b>     |
| <b>Sumbar</b>      | <b>1.800.725</b>     | <b>1.949.284</b>     |
| <b>Babel</b>       | <b>2.341.500</b>     | <b>2.534.673</b>     |
| <b>Kepri</b>       | <b>2.178.710</b>     | <b>2.358.454</b>     |
| <b>Riau</b>        | <b>2.095.000</b>     | <b>2.266.722</b>     |
| <b>Jambi</b>       | <b>1.906.650</b>     | <b>2.063.000</b>     |
| <b>Bengkulu</b>    | <b>1.605.000</b>     | <b>1.737.412</b>     |
| <b>Sumsel</b>      | <b>2.206.000</b>     | <b>2.388.000</b>     |
| <b>Lampung</b>     | <b>1.763.000</b>     | <b>1.908.447</b>     |
| <b>Banten</b>      | <b>1.784.000</b>     | <b>1.931.180</b>     |
| <b>Dki Jakarta</b> | <b>3.100.000</b>     | <b>3.355.750</b>     |
| <b>Jabar</b>       | <b>1.312.355.</b>    | <b>1.420.624</b>     |
| <b>Jateng</b>      | <b>-</b>             | <b>1.367.000</b>     |
| <b>Yogyakarta</b>  | <b>-</b>             | <b>1.337.645</b>     |
| <b>Jatim</b>       | <b>-</b>             | <b>1.388.000</b>     |
| <b>Bali</b>        | <b>1.807.600</b>     | <b>1.956.727</b>     |
| <b>Ntb</b>         | <b>1.482.950</b>     | <b>1.631.245</b>     |
| <b>Ntt</b>         | <b>1.425.000</b>     | <b>1.525.000</b>     |
| <b>Kalbar</b>      | <b>1.739.400</b>     | <b>1.882.900</b>     |
| <b>Kalsel</b>      | <b>2.085.050</b>     | <b>2.258.000</b>     |
| <b>Kalteng</b>     | <b>2.057.528</b>     | <b>2.227.307</b>     |
| <b>Kaltim</b>      | <b>2.161.253</b>     | <b>2.354.800</b>     |
| <b>Kalut</b>       | <b>2.175.340</b>     | <b>2.358.800</b>     |
| <b>Gorontalo</b>   | <b>1.875.000</b>     | <b>2.030.000</b>     |
| <b>Sulut</b>       | <b>2.400.000</b>     | <b>2.598.000</b>     |
| <b>Sulteng</b>     | <b>1.670.000</b>     | <b>1.807.775</b>     |
| <b>Sultenggara</b> | <b>1.850.000</b>     | <b>2.002.625</b>     |
| <b>Susel</b>       | <b>2.250.000</b>     | <b>2.435.625</b>     |

|                    |                  |                  |
|--------------------|------------------|------------------|
| <b>Sulbar</b>      | <b>1.864.000</b> | <b>2.017.780</b> |
| <b>Maluku</b>      | <b>1.775.000</b> | <b>1.925.000</b> |
| <b>Maluku U</b>    | <b>1.681.266</b> | <b>1.975.000</b> |
| <b>Papua</b>       | <b>2.435.000</b> | <b>2.663.646</b> |
| <b>Papua Barat</b> | <b>2.237.000</b> | <b>2.421.500</b> |

*Sumber: BPS*

"Sebanyak 34 Provinsi telah menetapkan UMP 2017, 30 Provinsi mengacu pada Peraturan Pemerintah (PP) 78 tahun 2015 tentang Pengupahan dalam penetapannya. Sedangkan 4 Provinsi, yakni Kalimantan Selatan, NTT, Papua dan Aceh, tidak sesuai PP 78," ungkap Haiyani dalam keterangan tertulis, Senin (28/11/2016).

Haiyani menambahkan, terdapat 3 (tiga) provinsi yang pada tahun 2016 tidak menetapkan UMP dan pada tahun 2017 menetapkan UMP, yakni Provinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, dan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Sesuai amanat peraturan perundang-undangan bidang pengupahan khususnya Peraturan Pemerintah (PP) No. 78 Tahun 2015, Gubernur wajib menetapkan dan mengumumkan UMP secara serentak setiap tanggal 1 November.

Problem yang langsung menyentuh kaum buruh atau pekerja adalah rendahnya atau tidak sesuainya pendapatan (upah) yang diperoleh dengan tuntutan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya beserta tanggungannya. Faktor ini , yakni kebutuhan hidup semakin meningkat, sementara upah yang diterima kecil (di bawah UMK). Upah itu merupakan unsur terpenting yang berpengaruh terhadap kehidupan pekerja karena upah menjadi sumber pendapatan untuk memenuhi kebutuhan hidup pekerja dan keluarganya baik berupa sandang, pangan, perumahan maupun kebutuhan lain. Temuan yang lebih penting lagi dari studi ini adalah bahwa dampak negatif dari upah minimum sangat dirasakan oleh kelompok yang mempunyai kerentanan tinggi terhadap perubahan dalam kondisi tenaga kerja, seperti pekerja perempuan, pekerja usia muda, dan pekerja berpendidikan rendah. penetapan upah minimum rnengakibatkan naiknya pengangguran dan juga memungkinkan kecurangan dalam

pelaksanaan yang selanjutnya berpengaruh pada penurunan tingkat upah dalam suatu sektor yang tidak terjangkau kebijakan upah minimum.

Usaha untuk menciptakan kesempatan kerja guna mengurangi pengangguran dan sekaligus menampung pertumbuhan tenaga kerja merupakan bagian kesatuan dari seluruh kebijakan dan program-program pembangunan. Bahkan seluruh kebijakan dan program pembangunan ekonomi dan sosial, mempertimbangkan sepenuhnya tujuan-tujuan perluasan kesempatan kerja serta kegiatan usaha yang banyak menyerap tenaga kerja.

Hadirnya transportasi berbasis online berpengaruh signifikan terhadap serapan tenaga kerja. Berkurangnya pengangguran ini berkat maraknya transportasi *online* di beberapa daerah, terutama di kota-kota besar khususnya kota Medan.

Kepala Badan Pusat Statistik (BPS) Suhariyanto mengatakan, selain terbukanya lapangan kerja di sektor transportasi yang mengadopsi teknologi internet ini, juga dipengaruhi oleh terjadinya perbaikan ekonomi dalam satu tahun terakhir ini. BPS mencatat adanya penurunan Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Indonesia sebanyak 530.000 orang menjadi 7,03 juta orang di periode Agustus 2016 (*secara year on year*). Dengan adanya perbaikan ekonomi, maka permintaan industri terhadap sumber daya atau angkatan kerja produktif mengalami peningkatan. Kenaikan jumlah tenaga kerja terutama di sektor jasa kemasyarakatan sebanyak 1,52 juta orang (8,47 persen), sektor perdagangan sebanyak 1,01 juta orang (3,93 persen) dan sektor transportasi, pergudangan dan komunikasi sebanyak 500 ribu orang (9,78 persen)," jelasnya.

Menurut laporan Asosiasi Penyedia Jasa Internet Indonesia (APJII) yang dikutip oleh Liputan6 mencatat 85% masyarakat Indonesia pada tahun 2014 mengakses Internet melalui *smartphone mobile*, atau mengalami peningkatan dari tahun 2013 yang hanya sebesar 65%.1 Perkembangan teknologi internet kini mengubah gaya hidup masyarakat Indonesia menjadi



berbasis teknologi. Hadirnya teknologi internet memudahkan pekerjaan masyarakat Indonesia dalam banyak hal tak terkecuali mobilitas perjalanan. Meningkatnya akses internet melalui *smartphone* di kalangan masyarakat Indonesia mengundang hadirnya transportasi *online* di Indonesia.

Fenomena perkembangan teknologi saat ini yang paling ramai dibicarakan dan menjadi bahan diskusi banyak kalangan adalah mengembangkan teknologi ke arah bisnis transportasi yang modern dengan menggunakan kecanggihan aplikasi di dunia virtual. Masyarakat saat ini sangat dimudahkan dengan adanya sarana transportasi ini terutama untuk pemesanannya. Dimanapun dan kapanpun juga secara cepat dan *real time*, masyarakat mudah melakukan mobilisasi kemana saja dengan memiliki aplikasi ini. Bisnis yang memanfaatkan aplikasi virtual untuk memudahkan pemesanan sarana transportasi *online*

Transportasi *online* sebagai layanan yang memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas perjalanan. Transportasi *online* yang kini hadir di Indonesia yaitu taksi *online* dan ojek *online* yang ada di Indonesia, termasuk kedalam apa yang disebut sebagai *Transportation Network Companies (TNC)*. Di negara tempat dimana *TNC* itu berawal yaitu Amerika, *TNC* menyediakan jasa transportasi mobil/taksi *online*. Namun, di Indonesia transportasi *online* dibuat lebih bervariasi.

Definisi *TNC* berasal dari *California Public Utilities Commission (CPUC)*.<sup>2</sup> *CPUC* adalah lembaga resmi yang berhak memberikan regulasi terhadap *TNC* yang sudah berkembang pesat di Amerika seperti Uber, Lyft dan Sidecar. *CPUC* mendefinisikan *TNC* seperti sebuah perusahaan (bermitra ataupun pemilik tunggal) atau bentuk lain yang menyediakan jasa transportasi yang sudah diatur sebelumnya untuk kompensasi dan lain-lain menggunakan aplikasi *online enabled* atau *platform* untuk menghubungkan penumpang dengan pengemudi. Pengemudi *TNC* menggunakan kendaraan pribadi mereka.

*TNC* menggunakan teknologi *smartphone* untuk menghubungkan konsumen dengan pengemudi yang tersedia dan dekat dengan posisi konsumen. Pengemudi memberikan layanan transportasi menggunakan kendaraan pribadi mereka sendiri. Konsumen dapat melihat profil beserta rating pengemudi sebelum melakukan transaksi perjalanan. Konsumen juga dapat melihat biaya perjalanan sebelum melakukan transaksi perjalanan. Setelah konsumen melakukan transaksi perjalanan, aplikasi *TNC* pada *smartphone* akan mengarahkan pengemudi ke lokasi penjemputan konsumen. Setelah sampai ditempat penurunan, konsumen dapat melakukan pembayaran secara tunai ataupun dengan kartu kredit yang telah didaftarkan pada saat mengunduh aplikasi *TNC* pada *smartphone mobile*.

Masalah transportasi dan kemacetan yang masih banyak dikeluhkan oleh semua pihak menjadi pekerjaan rumah sendiri bagi banyak pihak tak hanya pemerintah. Tapi ternyata kemacetan ini malah menjadi peluang bagi PT GoJek Indonesia dan Grab Bike dengan memanfaatkan akses teknologi *smartphone* bisa menjadi bisnis menjanjikan dan memberikan kemudahan bagi pengguna atau konsumen. Fenomena Ojek online yang kini menyebar luas ke semua lapisan masyarakat di kota besar seperti Medan yang dominannya memiliki masalah dengan kemacetan, ternyata menjadi solusi bagi masyarakat.

GoJek Indonesia berdiri pada tahun 2011 sebagai social entrepreneurship inovatif untuk mendorong perubahan sektor transportasi informal agar dapat beroperasi secara profesional. Manajemen GoJek menerapkan sistem bagi hasil dengan sekitar 1000 pengemudi ojek yang saat ini berada di bawah naungan GoJek dan tersebar di Jabodetabek. Pembagiannya adalah, 80% penghasilan untuk pengemudi ojek dan 20%-nya untuk GoJek. Aplikasi Go-Jek telah diunduh lebih dari 25,000,000 pengguna *smartphone* di Indonesia.<sup>5</sup> Kompetitor Go-Jek yaitu Grab Indonesia didirikan oleh Anthony Tan seorang warga kenegaraan Malaysia. Grab menyediakan jasa selain ojek online antara lain jasa taksi online

yaitu GrabTaxi, jasa pengiriman barang yaitu GrabExpress, dan lain-lain. Grab telah mendapatkan 8000 pengguna pada seminggu pertama peluncurannya.<sup>6</sup> *TNC* besar ketiga selain Go-Jek dan Grab ialah Uber. Uber merupakan *TNC* Amerika yang dimiliki oleh *Travis Kalanick* dan *Garrett Camp*.

Nadiem Makarim mendirikan PT. Go-Jek Indonesia yang mengawali jasa ojek online di Indonesia. Go-Jek menyediakan jasa selain ojek *online* antara lain Go-Car yaitu jasa taksi *online*, *Go-Massage* yaitu jasa antar tukang urut, *Go-Clean* yaitu jasa antar pembantu, dan lain-lain. Go-Jek telah memiliki jangkauan terluas dengan melayani 15 kota besar di Indonesia. Go-Jek saat ini telah memiliki lebih dari 250,000 mitra. Go-Jek telah melakukan kerja sama dengan 35,000 pedagang makanan untuk jasa *Go-Food*

Kompas (2015) menjelaskan hadirnya ojek *online* memberikan dampak positif dan negatif bagi masyarakat dan lingkungan di Indonesia. Dampak positif yang diberikan oleh ojek *online* kepada masyarakat adalah pertama, mempermudah masyarakat Indonesia dalam mobilitas perjalanan. Kedua, Mengurangi pengeluaran masyarakat pada biaya transportasi. Ketiga, Menambah lowongan pekerjaan bagi masyarakat Indonesia yang menganggur untuk bekerja sebagai pengemudi ojek *online*.

Dampak negatif yang ditimbulkan dengan hadirnya transportasi *online* di kota Medan ialah pertama, menambah kemacetan di jalan-jalan kota. Selain menambah kendaraan di jalan, ojek *online* juga menambah kemacetan dengan perilaku parkir liar yang dilakukan oleh pengemudi ojek *online*. Kedua, hadirnya ojek *online* membuat kemarahan bagi pelaku transportasi konvensional dengan alasan bahwa ojek *online* mengambil konsumen atau langganan mereka, yang bisa kita lihat dari beberapa kasus yang ada di kota Medan.

Kemunculan transportasi *online* di kota Medan membuat keberadaan transportasi konvensional menjadi terancam baik dari sisi keberlanjutan usaha, pendapatan, maupun kesejahteraan. Keunggulan yang dimiliki transportasi *online* dapat merubah preferensi masyarakat dari menggunakan becak menjadi menggunakan transportasi *online*. Oleh karena itu, walaupun transportasi *online* bisa mempengaruhi peningkatan kesempatan kerja, namun di sisi lain transportasi *online* juga dapat menciptakan penurunan kesempatan kerja atau pengangguran,

Di Medan ratusan pengemudi becak motor, angkutan khas kota Medan itu, memprotes keberadaan ojek-ojek *online* dan sejenisnya. Kehadiran ojek online membuat pendapatan mereka turun drastis. Namun sayang aksi-aksi penolakan berujung pada aksi kekerasan yang menimpa kedua belah pihak.

Jumat sore (24/2) di Jl. Dr Mansyur, seputaran kampus USU, sejumlah pengemudi becak motor luka-luka akibat dianiaya sejumlah orang yang ditengarai sebagai pengemudi Gojek. Ini sepertinya buntut dari kejadian sebelumnya dimana pengemudi becak motor melakukan *sweeping* terhadap pengemudi Gojek dan Grab. Sempat terjadi perang batu antara pengemudi Gojek vs becak motor di dekat lapangan Merdeka.

Buntutnya seorang pengemudi Grab mengalami naas ketika kendaraannya yang baru keluar dari *Plaza Medan Fair* dihadang sejumlah pengemudi becak motor. Ia dipaksa keluar dan dipukuli hingga luka parah. Tidak hanya itu saja, kendaraannya juga ikut menjadi korban amukan pengemudi becak motor.

Simamora seorang pengemudi becak motor bercerita pendapatannya memang turun drastis dengan kehadiran ojek berbasis aplikasi online. Di samping persaingan dengan sesama becak motor lain yang jumlahnya memang sudah banyak. Kehadiran Gojek atau Grab betul-

betul menyulitkan mereka bergerak. Ojek *online* memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan becak. Biaya perjalanan yang dibebankan kepada konsumen ojek online lebih murah dibandingkan dengan becak. Keunggulan ini mempengaruhi perkembangan ojek online di Medan. Hingga saat ini, perkembangan ojek online sangat pesat di Medan, [Tribunnews.com](http://Tribunnews.com)

Namun, bagi kebanyakan dari kita persoalan ojek berbasis aplikasi seperti Go-Jek, GrabBike muncul karena kegagalan pemerintah mengelola transportasi publik yang baik. Tentu ada manfaat yang dihasilkan dari ojek, namun jika dipandang dari kerangka yang lebih luas, sebenarnya pemerintah kita sedang gagal. Masyarakat lebih menyukai layanan ojek tanpa menyadari perannya sebagai warga negara.

Dengan menggunakan ojek berbasis aplikasi, masyarakat bertindak seperti konsumen. Ada hubungan transaksional. Penyedia jasa wajib memberikan kepuasan, si pemakai wajib membayar. Sementara agaknya masyarakat abai menuntut haknya sebagai warga negara yang semestinya dilayani oleh negara melalui transportasi publik.

Transportasi di Kota Medan saat ini didominasi oleh Angkutan kota dimana angkutan kota ini cenderung penanganannya amburadul dengan sistem rute yang tumpang tindih yang mengakibatkan wajah kota Medan menjadi semraut ditambah lagi dengan ulah para pengemudi angkutan ini dengan sesuka hati menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat dan tanpa mempedulikan keselamatan pengendara lain. disamping itu becak motor dan becak dayung juga ikut mendominasi publik transportasi di Medan yang mana ulah para supir becak ini kurang lebih sama dengan pengemudi angkutan kota. Selain daripada transportasi publik Medan tersebut masalah lain yang muncul adalah dengan dibolehkannya bus-bus antar kota atau antar propinsi beroperasi dan mendirikan stasiun-stasiun di pinggir jalan dan memarkirkan bus tersebut di sebagian badan jalan sehingga hal ini membuat macet seperti halnya di jalan Sisingamangaraja, Jalan Gagak Hitam, Jalan Letda

Sujono dan tempat lainnya. Seharusnya bus-bus ini ditindak dan harus berada di terminal yang telah disediakan, hal ini untuk mengurangi kesemrautan jalanan kota Medan.

Pakir sembarangan menyebabkan kemacetan yang paling parah adalah di seputaran pasar, seperti pasar Sei Kambing, Kampung Lalang, Petisah, Sambu, Aksara, Sukaramai, pasar Beruang dan semua lokasi dekat pasar. Di jamin angkot, sepeda motor, bentor plus kendaraan lainnya bertumpuk memakan hampir 80 % badan jalan, fanomena lainnya adalah di seputaran jalan Nibung Raya yang cukup lebar, setara lebar 6 mobil. Namun di hari kerja ( senin s/d sabtu ) dan jam kerja bisa menjadi macet dan sempit, ratusan mobil bekas & baru menempati badan jalan hingga lebar jalan hanya tinggal sekitar 5-6 meter setara selisih 2 mobil. Padahal di seputar jalan tersebut terdapat rambu lalu lintas dilarang stop dan parkir.

Kondisi infrastruktur jalan raya di Kota Medan buruk. Hampir di beberapa titik, ruas jalannya berlubang. Masyarakat, khususnya kalangan pengusahapun mengaku jengah dan meminta kepada pemerintah untuk segera memperbaiki. Sekretaris Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo) Wilayah Sumut, Laksamana Adiyaksa meminta kepada pemerintah kota untuk segera membenahi kondisi infrastruktur jalan rayanya, karena sangat mengganggu berkendara juga perekonomian akibat jarak tempuh yang memakan waktu lebih panjang.

Sejumlah ruas jalan yang terlihat rusak parah dan belum juga mengalami perbaikan di beberapa titik ruas jalan Yos Sudarso, padahal ini merupakan jalur lintas menuju kawasan industri, kemudian Jalan Gatot Subroto menuju Kampung Lalang, Jalan Sunggal, Jalan Sutomo ujung, Jalan Muchtar Basri, Jalan Putri Hijau, Jalan Karya, Jalan Dr Mansyur, Jalan Jamin Ginting dan jalan lainnya.

Berdasarkan latar belakang di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“pengaruh bisnis transpotasi online terhadap prilaku angkatan kerja di indoneisa**

(studi kasus: *Driver transportasi online* di kawasan metropolitan Medan, Binjai dan Deli Serdang (MEBIDANG))

## **B. Identifikasi Masalah**

Adapun identifikasi masalah pada penelitian ini yaitu:

1. Tingkat pertumbuhan penduduk di Indonesia yang tinggi mengakibatkan jumlah pengangguran di Indonesia semakin bertambah.
2. Rendahnya atau tidak sesuainya pendapatan (upah) yang diperoleh dengan tuntutan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya beserta tanggungannya.
3. Adanya kecemburuan sosial dari transportasi konvensional dengan transportasi berbasis online.
4. Kurangnya fasilitas publik serta buruknya sarana yang disediakan pemerintah dalam meniadakan kemacetan di kota Medan.
5. Dampak negatif yang ditimbulkan dengan hadirnya ojek *online* di kota Medan yang dapat menambah kemacetan.

## **C. Batasan dan Rumusan Masalah**

### **1. Batasan Masalah**

Penelitian ini hanya dibatasi pada pembahasan mengenai pengaruh transportasi online terhadap tingkat angkatan kerja di kota metropolitan Medan, Binjai dan Deli Serdang (MEBIDANG) dan faktor-faktor yang mempengaruhi teknologi berbasis online.

### **2. Rumusan Masalah**

Dari penjelasan latar belakang di atas maka, dapat di rumuskan beberapa masalah yang akan diteliti. Adapun rumusan masalahnya sebagai berikut:

1. Apa yang menjadi faktor utama seseorang beralih menjadi driver Transportasi *online* ?

#### **D.Tujuan Dan Manfaat Penelitian**

##### **1. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui faktor apa yang menjadi penentu seseorang menjadi driver transportasi *online*.

##### **2. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat akademik

Dengan melakukan penelitian terhadap driver transportasi *online* yang ada di kawasan MEBIDANG maka diharapkan mampu menambah pengetahuan tentang apa saja yang menjadi tingkat jasa transportasi *online* terhadap angkatan kerja.

2. Manfaat non akademik

Sebagai bahan ajuan pemerintah Sumatera Utara untuk meningkatkan angkatan kerja yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Landasan Teori

##### 1. Teori Produksi

Produksi merupakan hasil akhir dari proses atau aktivitas ekonomi dengan memanfaatkan beberapa masukan atau input. Dengan pengertian ini dapat dipahami bahwa kegiatan produksi adalah mengkombinasikan berbagai input atau masukan yang juga disebut faktor-faktor produksi menjadi keluaran (*output*) sehingga nilai barang tersebut bertambah. Proses produksi yaitu suatu kegiatan perbaikan terus-menerus (*continuous improvment*), yang dimulai dari sederet siklus sejak adanya ide-ide untuk menghasilkan suatu produk, pengembangan produk, proses produksi, sampai distribusi kepada konsumen (Gaspersz, 2004).

Produksi merupakan salah satu kegiatan ekonomi dalam masyarakat atau suatu negara tertentu. Dimana kegiatan produksi tergantung pada kebutuhan dan kebiasaan perhitungan produksi dan pendapatan suatu negara. Dalam aspek ekonomi, kegiatan produksi selalu didorong oleh motif ekonomi dan prinsip ekonomi agar keseluruhan kegiatan itu tidak percuma, ada sasarannya, tujuan dan harapannya, sehingga dapat menghasilkan suatu barang atau jasa secara optimal. Secara umum, produksi dapat diartikan sebagai kegiatan optimalisasi dari faktor-faktor produksi seperti, tenaga kerja, modal, dan lain-lainnya oleh perusahaan untuk menghasilkan produk berupa barang dan jasa. Secara teknis, kegiatan produksi dilakukan dengan mengombinasikan beberapa input untuk menghasilkan sejumlah output. Dalam pengertian ekonomi, produksi didefinisikan sebagai usaha manusia untuk menciptakan atau menambah daya atau nilai guna dari suatu barang atau benda untuk memenuhi kebutuhan manusia.

## 1.1 Faktor Produksi

fungsi produksi menetapkan bahwa suatu perusahaan tidak bisa mencapai suatu output yang lebih tinggi tanpa menggunakan input yang lebih banyak, dan suatu perusahaan tidak bisa menggunakan lebih sedikit input tanpa mengurangi tingkat outputnya. Pada umumnya terdapat dua batasan yang umum, yaitu harus cukup singkat sehingga pengusaha tingkat input tetapnya, dan cukup singkat sehingga bentuk fungsi produksi tidak diubah melalui perbaikan teknologi. Berdasarkan definisi ini maka fungsi produksi adalah hubungan teknis antara input dengan output. Dengan pengertian seperti ini, maka jelas sekali perbedaan antara ekonom dengan insiyur. Misalnya, insiyur perlu tahu bagaimana proses tepung menjadi roti, sedangkan ekonom tidak perlu tahu hal tersebut, tetapi perlu mengetahui bagaimana interaksi antara mesin dan orang (tenaga kerja) sehingga dihasilkan roti.

faktor produksi (*faktor of production*) adalah input yang digunakan untuk menghasilkan barang dan jasa. Dua faktor produksi yang paling penting adalah modal dan tenaga kerja. Modal adalah seperangkat sarana yang dipergunakan oleh para pekerja: derek para pekerja bangunan, kalkulator akuntan, dan computer PC. Tenaga kerja adalah waktu yang dihabiskan orang untuk bekerja. Kita gunakan simbol K untuk menunjukkan jumlah modal dan symbol L untuk menunjukkan jumlah tenaga kerja. Faktor produksi di asumsikan bahwa faktor produksi digunakan sepenuhnya yaitu, tidak ada sumber daya yang terbuang. Sekali lagi, di dunia nyata, sebagian dari angkatan kerja menganggur, dan sebagian modal tidak terpakai. (Mankiw, 2005: 42)

$$K = \bar{K}$$

$$L = \bar{L} \dots \dots \dots (2.1)$$

## 1.2 Fungsi Produksi

Teknologi produksi yang ada menentukan berapa banyak output / keluaran diproduksi dari jumlah modal dan tenaga kerja tertentu. Para ekonom menggambarkan fungsi produksi (*production function*). Dengan  $Y$  menunjukkan output, maka fungsi produksi adalah

$$Y = F(K, L) \dots \dots \dots (2.2)$$

Persamaan ini menyatakan bahwa output adalah fungsi dari sejumlah modal dan tenaga kerja. Fungsi produksi mencerminkan teknologi yang digunakan untuk mengubah modal dan tenaga kerja menjadi output. Jika seseorang menentukan cara yang lebih baik untuk memproduksi barang, hasilnya adalah lebih banyak output yang diperoleh dari jumlah modal dan tenaga kerja yang sama. Jadi, perubahan teknologi mempengaruhi fungsi produksi. Banyak fungsi produksi memiliki suatu sifat yang disebut skala hasil konstan (*constant returns of scale*). Fungsi produksi memiliki skala hasil jika peningkatan dalam persentase yang sama dalam seluruh faktor-faktor produksi menyebabkan peningkatan output dalam persentase yang sama. Jika fungsi produksi memiliki skala hasil konstan, maka kita meningkatkan modal tenaga kerja sampai 10%. Secara matematis, fungsi konsumsi memiliki skala hasil konstan jika

$$zY = F(zK, zL) \dots \dots \dots (2.3)$$

untuk setiap angkat positif  $z$ . persamaan ini menyatakan bahwa jika kita mengalikan modal dan jumlah tenaga kerja dengan angka  $z$ , output juga dikalikan dengan  $z$ . pada bagian berikutnya kita lihat asumsi skala konstan memiliki implikasi penting pada distribusi pendapatan dari produksi. (Mankiw, 2006: 46)

Sebagai contoh dari fungsi produksi, perhatikanlah produksi dipabrik roti. Dapur dan peralatannya adalah modal pabrik roti itu, para pekerja yang dipekerjakan untuk membuat roti adalah tenaga kerjanya, dan roti adalah outputnya. Fungsi produksi pabrik roti

menunjukkan bahwa jumlah roti yang diproduksi bergantung pada jumlah peralatan dan jumlah pekerja. Jika fungsi produksi memiliki skala hasil konstan, maka melipatduakan jumlah peralatan dan jumlah pekerja akan melipatduakan jumlah roti yang diproduksi.

Dalam Walter Nicholson dan Danny Hutabarat (1997;197-180), kegiatan yang dijalankan oleh semua perusahaan adalah untuk merubah input menjadi output, General Motor mengkombinasikan baja, kaca, waktu para pekerja dan jam-jam waktu operasi perakitan menjadi sejumlah mobil, para petani mengkombinasikan usaha mereka dengan benih, lahan, hujan, pupuk, dan mesin untuk memproduksi makanan, dan sebagainya. Karena para ahli ekonomi tertarik pada pilihan-pilihan yang dibuat perusahaan-perusahaan tersebut dalam mencapai tujuannya, dan karena mereka ingin menghindari banyak kerumitan perencanaannya yang terdapat dalam keputusan-keputusan produksi yang sesungguhnya, mereka telah memutuskan untuk menyusun suatu model abstrak dari produksi. Dalam model ini hubungan antara input dan output dirumuskan oleh sebuah fungsi produksi yang berbentuk:

$$Q=F(K,L,M,\dots)\dots\dots\dots(2.4)$$

Dimana Q menunjukkan output suatu barang tertentu selama suatu periode, K menunjukkan pemakaian mesin (yaitu modal) selama periode tersebut, L menunjukkan input jam kerja, M menunjukkan bahan mentah yang mempengaruhi proses produksi (Nicholson, 2002: 159). Fungsi diasumsikan, untuk setiap perangkat input yang mungkin memberikan pemecahan siperekayasa terhadap masalah bagaimana paling baik menggabungkan semua input tersebut untuk mendapatkan output. Misalnya, fungsi produksi mungkin menunjukkan output gandum seorang petani selama satu tahun sebagai tergantung pada jumlah tenaga kerja yang dipergunakan untuk pertaniannya tahun itu, jumlah peralatan modal yang dipakai selama tahun itu, jumlah lahan ditanami, dan seterusnya.

Fungsi produksi menunjukkan jumlah output maksimum yang dapat diperoleh dari sekumpulan input tertentu. Jadi, hanya terdapat dua input, modal (K) dan tenaga kerja (L), maka fungsi itu dapat ditunjukkan sebagai:

$$Q=f(K,L).....(2.5)$$

Dalam proses produksi tersebut menurut jangka waktunya dibagi menjadi tiga yaitu fungsi produksi jangka sangat pendek, jangka pendek dan jangka panjang. Dalam jangka sangat pendek bagi seorang produsen, ia tidak bisa mengubah input tenaga kerja maupun input modal. Dengan demikian input tenaga kerja maupun input modal adalah tetap atau given. Dalam proses produksinya menggunakan input tenaga kerja maupun input modal yang jumlahnya tertentu atau tetap, maka output yang dihasilkannya juga tertentu dan tetap. Jangka pendek (*short run*) mengacu pada jangka waktu dengan salah satu faktor atau lebih faktor produksi tidak bisa diubah atau konstan. Faktor-faktor yang tidak dapat divariasikan selama periode ini disebut dengan masukan tetap (*fixed input*). Faktor modal dianggap sebagai faktor produksi yang tetap dalam arti bahwa jumlahnya tidak berubah dan tidak terpengaruh oleh perubahan volume produksi. Sedangkan dalam jangka pendek faktor tenaga kerja dianggap sebagai faktor produksi variabel yang penggunaannya berubah-ubah sesuai dengan perubahan volume produksi. Dalam jangka panjang (*long run*) adalah jumlah waktu yang dibutuhkan untuk membuat semua masukan menjadi variabel (Pindick and Rubinfeld, 1999: 134).

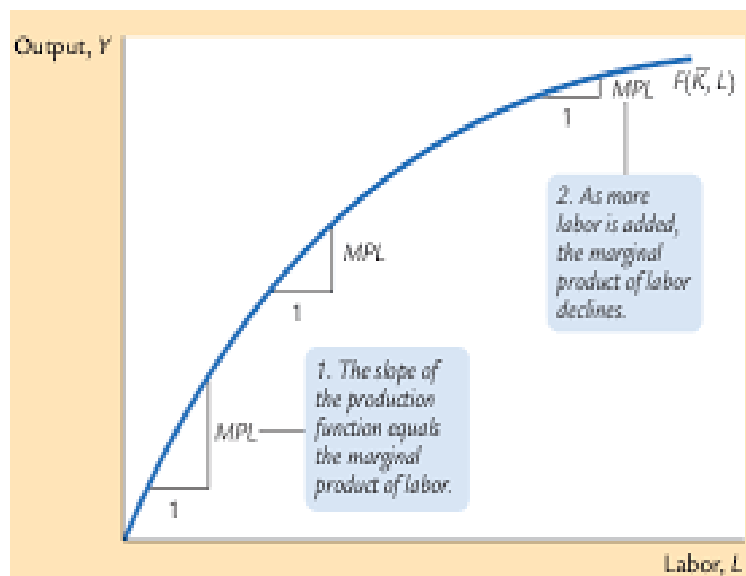
Dalam Teori Ekonomi Mikro (1994;100), fungsi produksi (*the production function*) fungsi produksi menggambarkan hubungan fisik secara tepat antar “faktor inputs” dan output. Misalnya ada dua faktor produksi, ialah tenaga kerja (*labour*) dan modal (*capital*). Modal adalah faktor tetap (*fixed factor*) dan tenaga kerja adalah faktor variabel. Dalam jangka pendek, output dan biaya berubah dalam input yang variabel, ialah tenaga kerja.

Produk marjinal tenaga kerja semakin banyak tenaga kerja yang digunakan perusahaan semakin banyak output yang diproduksi. Produksi marjinal tenaga kerja (*marginal product of labor*, MPL) adalah jumlah output tambahan yang diperoleh perusahaan dari satu unit tenaga kerja tambahan, dengan mempertahankan jumlah modal tetap.

$$MPL=f(K,L+1)-F(K,L).....(2.6)$$

Simbol pertama pada sisi kanan adalah jumlah output yang diproduksi dengan modal (K) dan tenaga kerja (L) + 1 : simbol kedua adalah jumlah output yang diproduksi dengan K dan L. Persamaan ini menyatakan bahwa produk marjinal tenaga kerja adalah perbedaan antara jumlah output yang diproduksi dengan L+1 dan jumlah yang diproduksi hanya dengan L.

**Gambar 2**  
**Kurva Fungsi Produksi**



Sumber: mankiw,(2006: 49)

Kurva ini memperlihatkan bagaimana output tergantung pada input tenaga kerja, dengan menganggap jumlah modal tetap. Produk marjinal tenaga kerja (MPL) adalah perubahan output ketika input tenaga kerja ditambah 1 unit. Karena jumlah tenaga kerja

meningkat, maka fungsi produksi menjadi semakin datar yang menunjukkan semakin berkurangnya produk marjinal.

Dari produk marjinal tenaga kerja ke permintaan tenaga kerja ketika sedang memutuskan apakah akan menggunakan satu unit tenaga kerja tambahan atau tidak, perusahaan kompetitif yang memaksimalkan laba mempertimbangkan bagaimana keputusan itu akan mempengaruhi laba. Karena itu, perusahaan membandingkan penerimaan ekstra dari kenaikan produksi yang dihasilkan oleh tenaga kerja tambahan terhadap biaya tambahan dalam bentuk upah yang lebih banyak. Peningkatan penerimaan dari satu unit tenaga kerja tambahan bergantung pada dua variabel: produk marjinal tenaga kerja dan harga output. Karena tenaga kerja tambahan memproduksi unit output MPL dan setiap unit output dijual seharga  $P$  dolar, penerimaan tambahan adalah  $P \times MPL$ . Biaya ekstra karena menggunakan lebih banyak tenaga kerja adalah upah  $W$ . Jadi, perubahan dalam laba karena menggunakan lebih banyak tenaga kerja. Simbol  $\Delta$  (delta) menyatakan perubahan variabel. mankiw,(2006: 49)

$$\begin{aligned} \Delta \text{Laba} &= \Delta \text{Penerimaan} - \Delta \text{Biaya} \\ &= (P \times MPL) - W \dots\dots\dots(2.7) \end{aligned}$$

Perusahaan mengetahui bahwa jika penerimaan tambahan  $P \times MPL$  melebihi upah  $W$ , unit tenaga kerja tambahan akan meningkatkan laba. Karena itu, perusahaan terus menambah tenaga kerja sampai unit berikutnya tidak lagi menguntungkan yaitu, sampai MPL berada pada titik dimana penerimaan tambahan sama dengan upah. Permintaan perusahaan terhadap tenaga kerja.

$$P \times MPL = W \dots\dots\dots(2.8)$$

### 1.2.1 Fungsi Produksi Jangka Pendek

Fungsi produksi jangka pendek adalah menunjukkan kurun waktu di mana salah satu faktor produksi atau lebih bersifat tetap. Jadi, dalam kurun waktu ini output dapat diubah jumlahnya dengan jalan mengubah faktor produksi variabel yang digunakan dan dengan peralatan mesin yang ada. Misalkan bila seorang produsen ingin menambah jumlah produksinya dalam jangka pendek, maka hal ini hanya dapat ia lakukan dengan jalan menambah jam kerja dan dengan tingkat skala perusahaan yang ada (dalam jangka pendek peralatan mesin perusahaan ini tidak mungkin untuk ditambah) atau dalam jangka pendek produsen dapat memperbesar outputnya dengan jalan menambah jam kerja per hari dan hanya pada tingkat skala perusahaan yang ada (Sudarman, 1997: 122).

### 1.3 Teori Produksi Dengan Satu Input Variabel

Fungsi produksi dengan dua input dapat ditunjukkan melalui grafik dua dimensi. Untuk penyederhanaan dapat diasumsikan bahwa salah satu input adalah konstan dalam jangka pendek. Dengan menganggap salah satu input menjadi konstan dalam jangka pendek, maka dapat dijelaskan hubungan input–output secara lebih luas. Apabila input modal (K) dianggap konstan dalam jangka pendek maka fungsi produksinya menjadi:

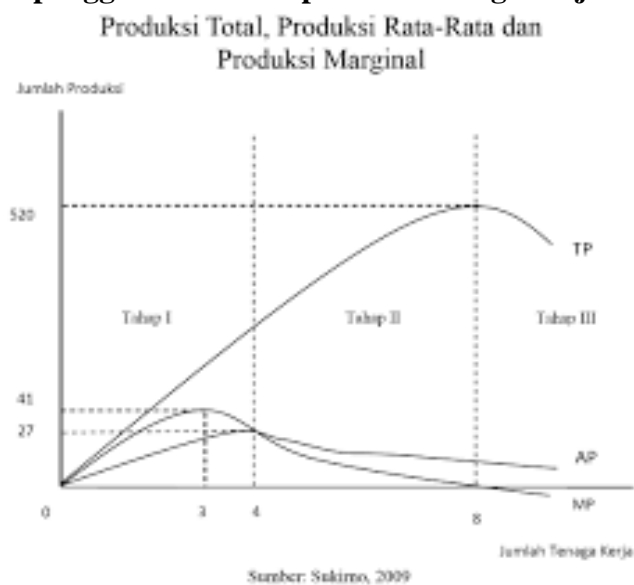
$$Q = F(L) \dots \dots \dots (2.9)$$

Persamaan produksi ini menjadi sangat sederhana kerana hanya melibatkan tenaga kerja untuk mendapatkan tingkat produksi suatu barang tertentu. Artinya, factor produksi yang dapat berubah dan mempengaruhi tingkat produksi adalah hanya jumlah tenaga kerja. Jika perusahaan berkeinginan untuk menambah Tingkat produksi, maka perusahaan hanya dapat menambah jumlah tenaga kerja. Hubungan produksi dimana terdapat satu variabel, dan lainnya tetap biasanya berlaku hukum pertambahan hasil yang semakin berkurang, yaitu



apabila faktor variabel itu ditambah terus, maka output semakin lama akan semakin menurun secara rata-rata, dikarenakan semakin besarnya faktor pembagi sementara faktor yang dibagi tetap. Dan bila hal ini dilakukan terus, maka produksi totalpun akan semakin menurun, dikarenakan faktor produksi tetap semakin jenuh atau kehabisan nilainya, misalnya tanah yang kehabisan unsur haranya sehingga mengurangi kesuburannya bila ditanami dan digarap secara terus menerus.

**Gambar 2.1**  
**Hubungan antara produksi total, produksi rata-rata dan produksi marginal dari penggunaan faktor produksi tenaga kerja**



Sumber: sukirno, 2009

1. Tahap I menunjukkan tenaga kerja yang masih sedikit, apabila ditambah akan meningkatkan total produksi, produksi rata-rata dan produksi marginal.
2. Tahap II Produksi total terus meningkat sampai produksi optimum sedang produksi rata-rata menurun dan produksi marginal menurun sampai titik nol.
3. Tahap III Penambahan tenaga kerja menurunkan total produksi, dan produksi rata-rata, sedangkan produksi marginal negatif.

### 1.3.1 Produk Total

Adalah jumlah total yang diproduksi selama periode waktu tertentu. Produk total akan berubah menurut banyak sedikitnya faktor variabel yang digunakan (Lipse, 2001: 174). Kurva produksi atau *Total Physical Production Function* (TPP) adalah kurva yang menunjukkan hubungan produksi total dengan satu input variabel sedangkan input-input lainnya dianggap tetap. Notasi penulisan kurva produksi adalah sebagai berikut:

$$\text{TPP} = f(\mathbf{X}) \dots \dots \dots (2.10)$$

Output total (TPP), Jumlah input variabel yang digunakan (X)

Jika hanya satu macam input variabel yang digunakan pada kasus produksi ini yaitu tenaga kerja (L), maka dapat ditulis sebagai berikut :

$$\text{Q} = f(\text{L}) \dots \dots \dots (2.11)$$

### 1.3.2 Produksi Rata-Rata

Produksi rata-rata adalah total produksi dibagi dengan jumlah faktor produksi yang digunakan untuk menghasilkan produksi tersebut. Jadi, produksi rata-rata adalah perbandingan output faktor produksi (*output-input ratio*) untuk setiap tingkat output dan faktor produksi yang bersangkutan (Sudarman, 1997: 126).

$$\text{AP} = \text{Q/L} \dots \dots \dots (2.12)$$

### 1.3.3 Produksi Marjinal

Produktivitas marjinal atau *Marginal Physical Product* (MPP) adalah tambahan kuantitas output yang dihasilkan dengan menambah satu unit input itu, dengan menganggap konstan seluruh input lainnya (Nicholson, 2002: 161).

$$\text{MPPL} = \frac{\text{Perubahan output}}{\text{Perubahan input}} = \frac{\Delta F(\text{Q}) = \Delta \text{Q}}{\Delta \text{L}} \dots \dots \dots (2.13)$$

Produktivitas fisik marginal yang semakin menurun (*Diminishing Marginal Physical Productivity*), produktifitas fisik marjinal suatu input tergantung pada beberapa banyak input ini digunakan. Misalnya tenaga kerja (sementara itu jumlah peralatan, pakan, dan lain-lain dipertahankan tetap). Pada akhirnya menunjukkan suatu kerusakan pada produktifitasnya, sehingga akibatnya *output* yang di dapat justru akan turun. Gambaran di atas menunjukkan berlakunya *Law of Diminishing Marginal Productivity* yaitu apabila salah satu *input* ditambah penggunaannya sedang input-input lainnya tetap maka tambahan yang dihasilkan dari setiap tambahan *output* yang dihasilkan dari setiap tambahan satu unit yang ditambahkan mula-mula meningkat, tetapi kemudian akan menurun apabila input tersebut terus di tambah. Hukum ini berlaku pada fungsi produksi jangka pendek, karena pada fungsi yang berjangka pendek paling tidak salah satu inputnya adalah tetap. Adanya input yang tetap jumlahnya ini akan membatasi kemampuan tambahan *output* bila ada tambahan *input* variabel untuk menambah *output* adalah terbatas.

## **2. Konsep Tenaga Kerja**

Konsep tenaga kerja memiliki defenisi, salah satunya berdasarkan UU No. 25 tahun 1997, tenaga kerja adalah tiap orang laki-laki atau perempuan yang sedang atau akan melakukan pekerjaan, baik di dalam maupun di luar hubungan kerja guna menghasilkan barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Tenaga kerja merupakan modal bagi geraknya roda pembangunan. Jumlah dan komposisi tenaga kerja akan terus mengalami perubahan seiring dengan berlangsungnya proses demografi. Tenaga kerja merupakan penduduk dengan batas umur minimal 15 tahun tanpa batas maksimal. Pembangunan ketenagakerjaan mempunyai banyak dimensi dan saling berkaitan. Keterkaitan itu mencakup tenaga kerja dengan pengusaha, pemerintah dan masyarakat. Menurut Undang-undang Pokok Ketenagakerjaan No 13 Tahun 2003 yang dimaksud dengan ketenagakerjaan adalah Setiap

orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang atau jasa, baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.

Semua orang yang bersedia dan sanggup untuk bekerja. Golongan ini meliputi mereka yang bekerja untuk diri sendiri, anggota keluarga yang tidak menerima bayaran berupa uang (upah) serta mereka yang bekerja untuk gaji dan upah. Golongan tenaga kerja meliputi mereka yang menganggur, tetapi sesungguhnya bersedia dan mampu untuk bekerja dalam arti mereka menganggur dengan terpaksa karena tidak ada kesempatan kerja. (Djojohadikusumo, 1995).

Permasalahan pokok dalam pengembangan kebijakan ketenagakerjaan nasional adalah prestasi *full employment* dan perbaikan struktur hidup masyarakat. Dipihak lain alat kebijakan ekonomi belanja dimaksudkan untuk membantu dalam menentukan jumlah permintaan tenaga kerja. Sementara kebijaksanaan makro ekonomi menentukan tingkat jumlah kesempatan kerja, maka kebijakan ketenagakerjaan dapat menambah efektifnya penggunaan kebijaksanaan fiskal, moneter dan anggaran belanja dengan menyediakan secara tepat guna sumber daya untuk kesempatan kerja yang maksimum maupun untuk menyelesaikan masalah struktur. Program-program ketenagakerjaan jika digunakan bersama udengan kebijakan fiskal dan moneter dapat mengurangi masalah struktur yang bercirikan adanya pengangguran yang tinggi (Barthos, 2004).

## **2.1 Angkatan Kerja**

Angkatan kerja adalah mereka yang mempunyai pekerjaan, baik sedang bekerja maupun yang sementara tidak bekerja karena sesuatu sebab, seperti petani yang sedang menunnggu panen/hujan, pegawai yang sedang cuti, sakit dan sebagainya. Disamping itu mereka yang tidak mempunyai pekerjaan tetapi sedang mencari pekerjaan/mengharapkan dapat pekerjaan atau bekerja serta tidak optimal disebut pengangguran.

Menurut ketentuan pemerintah Indonesia, penduduk yang sudah memasuki usia kerja adalah mereka yang berusia 15 tahun sampai 65 tahun. Namun, tidak semua penduduk yang memasuki usia 15 tahun sampai 65 tahun disebut angkatan kerja. Sebab penduduk yang tidak aktif dalam kegiatan ekonomi tidak termasuk dalam kelompok angkatan kerja. Seperti ibu rumah tangga, pelajar/mahasiswa, dan penerima pendapatan(pensiun).

Penduduk usia kerja dapat pula kita bagi dalam dua kelompok, yakni kelompok angkatan kerja dan kelompok bukan angkatan kerja. Angkatan kerja adalah semua orang yang siap bekerja disuatu Negara. Kelompok tersebut biasanya disebut sebagai kelompok usia produktif. Dari seluruh angkatan kerja dalam suatu Negara tidak semuanya mendapat kesempatan bekerja. Diantaranya ada pula yang tidak bekerja. Mereka inilah yang disebut pengangguran. Pengangguran adalah angkatan kerja atau kelompok usia produktif yang tidak bekerja.(YB Kadarusman, 2004:65)

Beberapa definisi yang digunakan dalam ketenagakerjaan, yaitu:

#### 1. Penduduk

Semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama enam bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari enam bulan tetapi bertujuan untuk menetap.

#### 2. Bekerja

Kegiatan ekonomi yang dilakukan seseorang dengan maksud memperoleh atau membantu memperoleh pendapatan atau keuntungan paling sedikit 1(satu) jam secara tidak terputus selama seminggu yang lalu. Kegiatan bekerja ini mencakup, baik yang sedang bekerja maupun yang punya pekerjaan tetapi dalam seminggu yang lalu sementara tidak bekerja, misalkan karena cuti, sakit dan sebagainya.

Kelompok bekerja terbagi atas:

##### a. Bekerja Penuh

Bekerja penuh adalah mereka yang benar-benar bekerja secara penuh paling sedikit 1(satu) jam selama seminggu pencacahan.

b. Setengah Menganggur

Penduduk yang bekerja kurang dari jam kerja norma 1( dalam hal ini 35 jam seminggu, tidak termasuk yang sementara tidak bekerja) dikategorikan sebagai setengah pengangguran. Mereka mungkin hanya berkerja satu hingga dua hari seminggu atau hingga empat jam sehari. Pekerja yang mempunyai masa seperti ini digolongkan sebagai setengah menganggur atau *underemployment*. Setengah pengangguran dibedakan menjadi dua yaitu :

- Setengah Pengangguran Terpaksa

Mereka yang bekerja di bawah jam kerja normal (kurang dari 35 jam seminggu), dan masih mencari pekerjaan atau masih bersedia menerima pekerjaan, atau jika seseorang bekerja tidak tetap (*part time*) di luar keinginannya sendiri.

- Setengah Pengangguran Sukarela

Setengah pengangguran sukarela adalah yang produktivitas kerja dan pendapatannya rendah. Jika seseorang bekerja secara penuh (full time) tetapi pekerjaannya itu dianggap tidak mencukupi, karena pendapatannya yang terlalu rendah atau pekerjaannya tidak memungkinkan orang tersebut untuk mengembangkan seluruh keahliannya.

### 3. Mempunyai Pekerjaan Sementara Tidak Bekerja

Orang yang termasuk kategori ini adalah mereka yang selama 1 (satu) minggu pencacahan tidak melakukan pekerjaan atau bekerja kurang dari satu jam, antara lain:

- a. Pekerja tetap, seperti pegawai pemerintah atau swasta yang sedang tidak masuk kerja karena cuti, sakit mogok dan sejenisnya.
- b. Petani yang sedang menunggu panen/hujan
- c. Orang-orang yang bekerja dibidang keahlian, misalnya dokter, tukang cukur, montir, dan sebagainya.

#### 4.Mencari Kerja Atau Menganggur

Menganggur adalah angkatan kerja yang sama sekali tidak bekerja atau melakukan suatu kegiatan ekonomi dan mereka berusaha mencari pekerjaan.

Menganggur dapat di golongan menjadi 3 (tiga) yaitu:

- a. Mereka belum pernah bekerja atau pada saat pencacahan sedang berusaha mendapatkan pekerjaan.
- b. Mereka yang pernah bekerja tetapi pada saat pencacahan sedang menganggur atau berusaha mendapatkan pekerjaan.
- c. Mereka yang sedang dibebastugaskan baik akan dipanggil kembali atau tidak tetap sedang berusaha mendapatkan pekerjaan.

Berdasarkan sebab-sebab terjadinya pengangguran dapat dibedakan menjadi 4 (empat) jenis pengangguran, antara lain (Sukirno S, 2003):

##### 1. Pengangguran Normal Atau Friksional

Para penganggur ini tidak bekerja bukan karena tidak memperoleh pekerjaan, tetapi karena sedang mencari kerja lain yang lebih baik. Dalam proses mencari kerja baru ini unruk sementara para pekerja tersebut tergolong sebagai penganggur.

##### 2. Pengangguran Teknologi

Pengangguran yang ditimbulkan oleh adanya pergantian tenaga manusia oleh mesin-mesin, bahan kimia, dan kemajuan teknologi, sehingga perusahaan mengurangi sebagian tenaga kerjanya.

### 3. Pengangguran Struktural

yaitu pengangguran karena perubahan struktur ekonomi. Misalnya, negara agraris yang berubah menjadi Negara industri, lahan-lahan pertanian digunakan untuk pabrik sedangkan tenaga kerjanya belum mempunyai keterampilan di sektor industri, atau kemajuan teknologi mengurangi permintaan ke atas barang tersebut, biaya produksi sangat tinggi dan tidak dapat bersaing, dan ekspor produksi industri menurun karena persaingan yang lebih serius dari negara-negara lain. Kemerossotan ini akan menyebabkan kegiatan produksi industri tersebut menurun, dan sebagian pekerja terpaksa diberhentikan yang kemudian menjadi pengangguran.

### 4. Pengangguran siklikal

Jika permintaan masyarakat lesu, maka jumlah produksi akan dikurangi. Berkurangnya jumlah produksi ini yang menyebabkan tenaga kerja tidak terpakai. Contohnya, banyak terjadi pemutusan hubungan kerja (PHK) secara besar-besaran yang dilakukan oleh industri garmen dalam negeri. PHK ini dilakukan akibat permintaan produk pakaian jadi (garmen) dari luar negeri menurun lantaran kondisi ekonomi yang buruk. Tenaga kerja yang terkena PHK inilah yang disebut sebagai pengangguran siklikal.

## **2.2 Bukan Angkatan Kerja**

Bukan angkatan kerja adalah mereka yang sedang bersekolah, mengurus rumah tangga tanpa mendapat upah, lanjut usia, cacat jasmani dan sebagainya, dan tidak melakukan suatu kegiatan yang dapat dimasukkan kedalam kategori bekerja, sementara tidak bekerja, atau mencari pekerjaan.



### 2.3 Indikator Tenaga Kerja

Dalam *literature* ketenagakerja, digunakan beberapa indikator yang menggambarkan situasi keternagakerjaan suatu negara atau daerah, yaitu (Kuncoro, 2002):

- a) Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (*labour force participation rate*) Tingkat partisipasi angkatan kerja adalah menggambarkan jumlah angkatan kerja dalam suatu kelompok umur sebagai persentase penduduk dalam kelompok umur tersebut, yaitu membandingkan angkatan kerja dengan tenaga kerja. Untuk menghitung tingkat partisipasi angkatan kerja (TPAK) dapat digunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{TPAK} = \frac{\text{Jumlah Penduduk Kerja}}{\text{Jumlah Penduduk Usia Kerja}} \times 100 \% \dots \dots \dots (2.14)$$

- b) Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT)

Indikasi tentang penduduk usia kerja yang termasuk dalam kelompok pengangguran diukur dengan TPT. TPT diukur sebagai persentase jumlah angkatan kerja, yang dapat di rumuskan sebagai berikut:

$$\text{TPT} = \frac{\text{Jumlah Pengangguran}}{\text{Jumlah Angkatan Kerja}} \times 100 \% \dots \dots \dots (2.15)$$

- c) Angka Penyerapan Angkatan Kerja (APAK)

APAK adalah angka yang menunjukkan berapa banyak dari jumlah angka banyak dari jumlah angkatan kerja yang menyatakan sedang bekerja pada saat pencacahan, yang dapat di hitung rumus sebagai berikut:

$$\text{APAK} = \frac{\text{Jumlah Angkatan Kerja Yang Bekerja}}{\text{Jumlah Angkatan Kerja}} \times 100 \% \dots \dots \dots (2.16)$$

## 2.4 Kesempatan Kerja Dan Elastisitas Penyerapan Tenaga Kerja

Kesempatan kerja menurut ILO jumlah lapangan pekerjaan yang tersedia bagi tenaga kerja yang tercermin dari penduduk usia (usia 10 tahun ke atas) yang bekerja. Jika jumlah tenaga kerja yang tersedia lebih sedikit dari angkatan kerja maka akan timbul pengangguran. Kesempatan kerja merupakan hubungan antara angkatan kerja dengan kemampuan penyerapan tenaga kerja. Pertambahan angkatan kerja harus diimbangi dengan investasi yang dapat menciptakan kesempatan kerja. Dengan demikian, dapat menyerap pertambahan angkatan kerja. Dalam ilmu ekonomi, kesempatan kerja berarti peluang atau keadaan yang menunjukkan tersedianya lapangan pekerjaan sehingga semua orang yang bersedia dan sanggup bekerja dalam proses produksi dapat memperoleh pekerjaan sesuai dengan keahlian, keterampilan dan bakatnya masing-masing. Kesempatan Kerja (*demand for labour*) adalah suatu keadaan yang menggambarkan/ketersediaan pekerjaan (lapangan kerja untuk diisi oleh para pencari kerja). Dengan demikian kesempatan kerja dapat diartikan sebagai permintaan atas tenaga kerja.

Kesempatan kerja adalah jumlah yang menunjukkan berapa masyarakat yang telah tertampung dalam suatu perusahaan (Gilarso, 1992:58). Kesempatan kerja dapat diwujudkan dengan tersedianya lapangan kerja yang memungkinkan dilaksanakan bentuk aktifitas tersebut. Kesempatan kerja mengandung pengertian lapangan kerja yang ada dari suatu kegiatan ekonomi. Kesempatan kerja termasuk lapangan kerja yang belum diduduki dan masih lowong. Dengan kata lain kesempatan kerja menunjukkan banyaknya orang yang dapat ditampung bekerja pada instansi atau pekerjaan.

Penciptaan kesempatan kerja adalah langkah yang tepat, mengingat penawaran tenaga kerja yang lebih tinggi dari permintaan. Kelebihan tenaga kerja ini biasanya merupakan tenaga kerja tidak ahli. sehingga perlu kiranya perluasan investasi pada proyek-proyek padat karya, bukan pada perkembangan pada sector kapitalis dengan ciri utama pada

modal sehingga hasil dari pemilihan strategi yang mendahulukan pertumbuhan ekonomi yang tinggi.

Elastisitas merupakan ukuran derajat kepekaan jumlah permintaan akan sesuatu terhadap perubahan salah satu faktor yang mempengaruhinya. Permintaan akan sesuatu itu bisa berupa barang, tenaga kerja, produksi dan lain-lain. Besarnya permintaan akan barang, tenaga kerja, produksi ini dipengaruhi oleh suatu faktor tertentu, misalnya harga, produksi, upah, modal dan lain-lain. Koefisien elastisitas dapat didefinisikan sebagai persentase perubahan dari suatu faktor penentu. Angka koefisien elastisitas didapat dengan pembagian suatu persentase dengan persentase, maka koefisien ini adalah suatu angka yang tidak mempunyai unit atau angka murni (Sumarsono, 2009:43).

Elastisitas penyerapan tenaga kerja bisa terserap dengan adanya kenaikan atau pertumbuhan dalam produksi. Ini berarti elastisitas dapat dihitung dengan menggunakan laju pertumbuhan produksi, berarti untuk mencari elastisitas penyerapan tenaga kerja adalah dengan laju penyerapan tenaga kerja dan laju kenaikan produksi. Dengan demikian semakin besar laju kenaikan produksi dan semakin besar laju elastisitas penyerapan tenaga kerja maka laju penyerapan tenaga kerja pun akan semakin besar. Rumus elastisitas penyerapan tenaga kerja sebagai berikut (Glassburner, 1985:164):

$$N = \frac{L^{\circ}}{Q^{\circ}} \dots\dots\dots(2.17)$$

Elastisitas Penyerapan Tenaga Kerja (  $N$ ), Laju Pertumbuhan Tenaga Kerja ( $L^{\circ}$ ), Laju Pertumbuhan PDRB ( $Q^{\circ}$ )

## 2.5 Permintaan Tenaga Kerja

Teori permintaan tenaga kerja adalah teori yang menjelaskan seberapa banyak suatu perusahaan akan mempekerjakan tenaga kerja dengan berbagai tingkat upah pada suatu periode tertentu. Permintaan atas tenaga kerja berbeda dengan permintaan konsumen terhadap barang dan jasa. Orang membeli barang/jasa karena barang/jasa tersebut memberikan kegunaan kepada pembeli. Bagi pengusaha mempekerjakan seseorang bertujuan untuk membantu memproduksi barang atau jasa untuk dijual kepada konsumen. Maka, pertambahan permintaan pengusaha terhadap tenagakerja tergantung dari pertambahan permintaan masyarakat terhadap barang yang diproduksinya. Oleh karena itu, menurut Simanjuntak (1998) permintaan akan tenagakerja merupakan permintaan turunan.

Fungsi permintaan tenagakerja biasanya didasarkan kepada teori neoklasik, dimana dalam ekonomi pasar diasumsikan bahwa seorang pengusaha tidak dapat memengaruhi harga (*price taker*). Dalam hal memaksimalkan laba, pengusaha hanya dapat mengatur berapa jumlah karyawan yang dapat dipekerjakan. Fungsi permintaan perusahaan akan tenagakerja didasarkan pada:

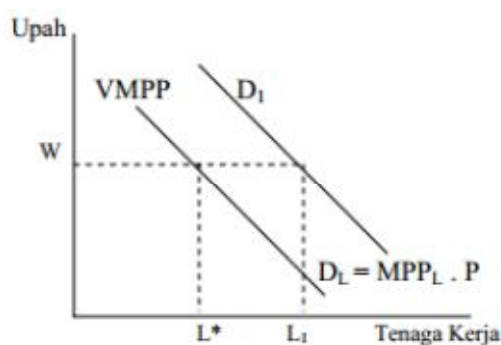
- a. Tambahan hasil marjinal yaitu tambahan hasil (*output*) yang diperoleh pengusaha dengan penambahan seorang pekerja. Tambahan hasil tersebut dinamakan tambahan hasil marjinal atau marjinal physical product dari tenagakerja (MPPL).
- b. Penerimaan marjinal yaitu jumlah uang yang akan diperoleh pengusaha dengan tambahan hasil marjinal tersebut. Jumlah uang ini dinamakan penerimaan marjinal atau marjinal *revenue* (MR). Penerimaan marjinal disini merupakan besarnya tambahan hasil marjinal dikalikan dengan harga per unit, sehingga

$$\mathbf{MR = VMPPL = MPPL.P} \dots\dots\dots(2.18)$$

- c. Biaya marjinal yaitu jumlah biaya yang dikeluarkan pengusaha dengan mempekerjakan tambahan seorang karyawan, dengan kata lain upah karyawan tersebut. Apabila tambahan penerimaan marjinal lebih besar dari biaya marjinal, maka mempekerjakan orang tersebut akan menambah keuntungan pengusaha. Sehingga, menurut Simanjuntak (1998) pengusaha akan terus menambah jumlah karyawan selama (MR) lebih besar dari tingkat upah (W).

**Gambar 2.2**

**Permintaan Tenaga Kerja dengan Tingkat Upah Tetap**



*Sumber: Bellante et al. (1990)*

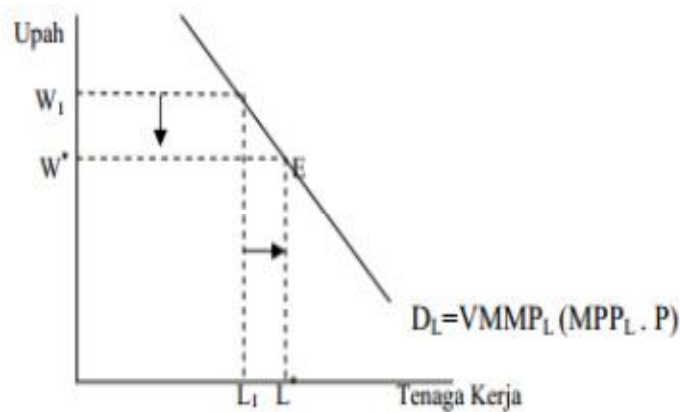
*Value Marginal Physical Product Of Labor* (Nilai Penambahan Hasil Marjinal Tenaga Kerja) (VMPP) Harga Jual Barang Per Unit (P), Permintaan Tenaga Kerja ( $D_L$ ), Upah (W), Tenaga Kerja (L)

Peningkatan jumlah tenaga kerja oleh perusahaan tidak dilakukan untuk jangka pendek, walaupun permintaan masyarakat terhadap produk yang dihasilkan tinggi. Dalam jangka pendek, perusahaan akan lebih mengoptimalkan jumlah tenaga kerja yang ada dengan penambahan jam kerja atau penggunaan mekanisasi, sedangkan dalam jangka panjang, kenaikan jumlah permintaan masyarakat akan direspon oleh perusahaan dengan menambah jumlah tenaga kerja yang dipekerjakan. Hal ini berarti terjadi peningkatan penyerapan tenaga kerja baru. Suatu perusahaan akan melakukan penyesuaian penggunaan tenaga kerja

tergantung dari tingkat upahnya. Jika ( $W$ ) mengalami penurunan, maka perusahaan akan meningkatkan jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan. Suatu perusahaan akan melakukan penyesuaian penggunaan tenaga kerja tergantung dari tingkat upahnya. Jika ( $W$ ) mengalami penurunan, maka perusahaan akan meningkatkan jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan. Penurunan tingkat upah ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

**Gambar 2.3**

**Permintaan Tenaga Kerja Dengan Tingkat Upah Menurun.**



*Sumber: Bellante et al. (1990)*

Penyerapan tenaga kerja diturunkan dari fungsi produksi suatu aktivitas ekonomi. Produksi merupakan transformasi dari input atau masukan (faktor produksi) ke dalam output atau keluaran. Jika diasumsikan bahwa suatu proses produksi hanya menggunakan dua jenis faktor produksi yaitu tenaga kerja ( $L$ ) dan modal ( $K$ ), maka produksinya adalah:

$$Q_T = F(L_t, K_t) \dots \dots \dots (2.19)$$

Sedangkan persamaan keuntungan yang diperoleh model Neoklasik adalah sebagai berikut:

$$\pi_t = TR_t - TC_t \dots \dots \dots (2.20)$$

dimana:

$$TR_t = P_t Q_t \dots \dots \dots (2.21)$$

Dalam menganalisis penentuan penyerapan tenaga kerja (K), diasumsikan bahwa hanya ada dua input yang digunakan, yaitu modal (L) dan (K). (K) diukur dengan tingkat upah yang diberikan kepada pekerja (W) sedangkan untuk (L) diukur dengan tingkat suku bunga (r)

$$TC_t = r_t K_t + W_t L_t \dots \dots \dots (2.22)$$

Dengan mensubstitusi persamaan (2.18), (2.20), (2.21) ke persamaan (2.19) maka diperoleh:

$$\pi_t = TR - TC \dots \dots \dots (2.23)$$

$$\pi_t = P_t Q_t - r_t K_t + W_t L_t \dots \dots \dots (2.24)$$

$$W_t L_t = P_t F(L_t, K_t) - r_t K_t - \pi_t \dots \dots \dots (2.25)$$

$$L_t = [P_t F(L_t, K_t)] / W_t - r_t K_t / W_t - \pi_t / W_t \dots \dots \dots (2.26)$$

$$L_t = [P_t Q_t] / W_t - r_t K_t - \pi_t / W_t \dots \dots \dots (2.27)$$

Dimana:

Permintaan Tenaga Kerja ( $L_t$ ), Upah Tenaga Kerja ( $W_t$ ), Harga Jual Barang Per Unit ( $P_t$ ), Kapital (Investasi) ( $K_t$ ), Tingkat Suku Bunga ( $r_t$ ), Output (PDRB) ( $Q_t$ ).

Semua variabel tersebut di atas diukur pada waktu tertentu.

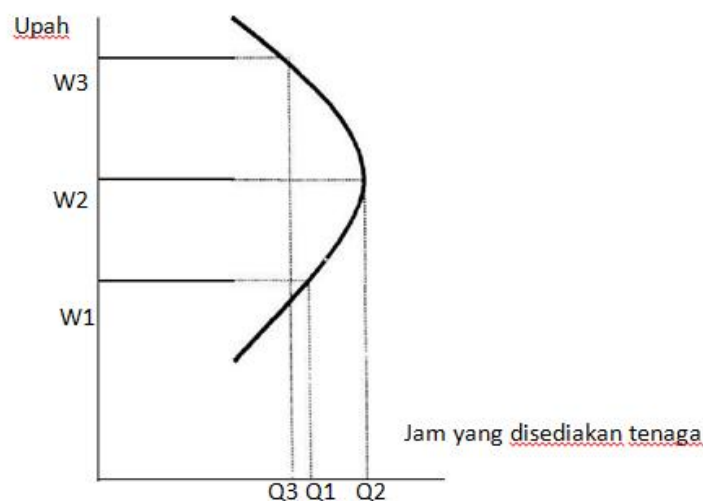
## 2.6 Penawaran Tenaga Kerja

Penawaran tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang dapat disediakan oleh pemilik tenaga kerja pada setiap kemungkinan upah dalam jangka waktu tertentu. Dalam teori klasik sumberdaya manusia (pekerja) merupakan individu yang bebas mengambil keputusan untuk bekerja atau tidak. Bahkan pekerja juga bebas untuk menetapkan jumlah jam kerja yang diinginkannya. Teori ini didasarkan pada teori tentang konsumen, dimana setiap individu bertujuan untuk memaksimalkan kepuasan dengan kendala yang dihadapinya. Pekerja lebih memilih untuk bekerja ketika upah tinggi, dan perusahaan lebih

memilih untuk mempekerjakan ketika upah rendah. Kombinasi waktu non pasar dan barang-barang pasar terbaik adalah kombinasi yang terletak pada kurva indefferensi tertinggi yang dapat dicapai dengan kendala tertentu. Sebagaimana gambar dibawah, kurva penawaran tenaga kerja mempunyai bagian yang melengkung ke belakang. Pada tingkat upah tertentu penyediaan waktu kerja individu akan berlambah apabila upah bertambah (dari W1 ke W2). Setelah mencapai upah tertentu (W3), pertambahan upah justru mengurangi waktu yang disediakan oleh individu untuk keperluan bekerja (dari W2 ke W3). Hal ini disebut *Backward i Sending Supply Curve*.

**Gambar 2.4**

**Gambar Kurva Penawaran Tenaga Kerja**



Kurva Penawaran Tenaga Kerja

*Sumber: simanjuntak. (1985)*

Kurva penawaran tenaga kerja mengalami pergeseran setiap kali masyarakat mengubah jumlah jam kerja sesuai keinginan mereka pada tingkat upah tertentu. Adapun beberapa hal yang menyebabkan kurva penawaran tenaga kerja mengalami pergeseran adalah sebagai berikut:



### 1. Perubahan Selera

Pada tahun 1950, hanya 34% wanita yang mencari pekerjaan, angka ini meningkat menjadi 60% pada tahun 2000. Salah satu faktor yang mempengaruhi adalah perubahan selera, atau sikap terhadap pekerjaan. Pada tahun 1950 merupakan hal yang wajar apabila seorang wanita hanya tinggal di rumah sambil mengasuh anak, tetapi saat ini lebih banyak ibu rumah tangga yang memilih untuk bekerja, dan akibatnya terjadilah peningkatan penawaran tenaga kerja.

### 2. Perubahan Kesempatan Alternatif

Penawaran tenaga kerja pada setiap pasar tenaga kerja bergantung pada kesempatan yang tersedia pada pasar tenaga kerja lainnya. Contoh: Apabila upah yang diperoleh para pemetik buah pir tiba-tiba meningkat, sebagian pemetik buah pir mungkin memilih untuk beralih ke pekerjaan lain. Penawaran tenaga kerja pada pasar pemetik buah pir mengalami penurunan.

### 3. Imigrasi

Perpindahan pekerja dari suatu wilayah ke wilayah lain, atau dari suatu negara ke negara lain, merupakan penyebab nyata dari pergeseran penawaran tenaga kerja. Contoh: Ketika para imigran datang ke Indonesia, penawaran tenaga kerja di Indonesia meningkat dan penawaran tenaga kerja di Negara asal para imigran akan menurun. Jumlah tenaga kerja keseluruhan yang disediakan bagi suatu perekonomian tergantung pada jumlah penduduk, persentase jumlah penduduk yang memilih masuk dalam angkatan kerja, dan jumlah jam kerja yang ditawarkan oleh angkatan kerja. Lebih lanjut, masing-masing dari ketiga komponen dari jumlah tenaga kerja keseluruhan yang ditawarkan tergantung pada upah pasar.

### **3. Teori – teori Keternagakerjaan**

#### **A. Teori Klasik Adam Smith**

Menurut Mulyadi (2003), teori klasik menganggap bahwa manusialah sebagai faktor produksi utama yang menentukan kemakmuran bangsa-bangsa. Alasannya, alam (tanah) tidak ada artinya kalau tidak ada sumber daya manusia yang pandai mengolahnya sehingga bermanfaat bagi kehidupan. Dalam hal ini teori klasik Adam Smith (1729-1790) juga melihat bahwa alokasi sumber daya manusia yang efektif adalah pemula pertumbuhan ekonomi. Setelah ekonomi tumbuh, akumulasi modal (fisik) baru mulai dibutuhkan untuk menjaga agar ekonomi tumbuh. Dengan kata lain, alokasi sumber daya manusia yang efektif merupakan syarat perlu (*necessary condition*) bagi pertumbuhan ekonomi.

#### **B. Teori Malthus**

Sesudah Adam Smith, Thomas Robert Malthus (1766-1834) dianggap sebagai pemikir klasik yang sangat berjasa dalam pengembangan pemikiran-pemikiran ekonomi. Buku Malthus yang dikenal paling luas adalah *Principles of Population*. Menurut Mulyadi (2003), dari buku tersebut akan dilihat bahwa meskipun Malthus termasuk salah seorang pengikut Adam Smith, tidak semua pemikirannya sejalan dengan pemikiran Smith. Disatu pihak Smith optimis bahwa kesejahteraan umat manusia akan selalu meningkat sebagai dampak positif dari pembagian kerja dan spesialisasi. Sebaliknya, Malthus justru pesimis tentang masa depan umat manusia. Kenyataan bahwa tanah sebagai salah satu faktor produksi utama tetap jumlahnya. Dalam banyak hal justru luas tanah untuk pertanian berkurang karena sebagian digunakan untuk membangun perumahan, pabrik-pabrik dan bangunan lain serta pembuatan jalan. Menurut Malthus manusia berkembang jauh lebih cepat dibandingkan dengan produksi hasil-hasil pertanian untuk memenuhi kebutuhan umat manusia. Malthus

tidak percaya bahwa teknologi mampu berkembang lebih cepat dari jumlah penduduk sehingga perlu dilakukan pembatasan dalam jumlah penduduk. Pembatasan ini disebut Malthus sebagai pembatasan moral.

### **C. Teori Keynes**

Kaum klasik percaya bahwa perekonomian yang dilandaskan pada kekuatan mekanisme pasar akan selalu menuju keseimbangan (*equilibrium*). Dalam posisi keseimbangan semua sumber daya, termasuk tenaga kerja, akan digunakan secara penuh (*full-employed*). Dengan demikian di bawah sistem yang didasarkan pada mekanisme pasar tidak ada pengangguran. Kalau tidak ada yang bekerja, daripada tidak memperoleh pendapatan sama sekali, maka mereka bersedia bekerja dengan tingkat upah yang lebih rendah. Kesiediaan untuk bekerja dengan tingkat upah lebih rendah ini akan menarik perusahaan untuk memperkerjakan mereka lebih banyak.

Kritikan Jhon Maynard Keynes (1883-1946) terhadap sistem klasik salah satunya adalah tentang pendapatnya yang mengatakan bahwa tidak ada mekanisme penyesuaian (*adjustment*) otomatis yang menjamin bahwa perekonomian akan mencapai keseimbangan pada tingkat penggunaan kerja penuh. Dalam kenyataan pasar tenaga kerja tidak bekerja sesuai dengan pandangan klasik di atas. Di manapun para pekerja mempunyai semacam serikat kerja (*labor union*) yang akan berusaha memperjuangkan kepentingan pekerja dari penurunan tingkat upah. Kalaupun tingkat upah diturunkan maka boleh jadi tingkat pendapatan masyarakat akan turun. Turunnya pendapatan sebagian anggota masyarakat akan menyebabkan turunnya daya beli masyarakat, yang pada gilirannya akan menyebabkan konsumsi secara keseluruhan akan berkurang. Berkurangnya daya beli masyarakat akan mendorong turunnya harga-harga.

Kalau harga-harga turun, maka kurva nilai produktivitas marjinal tenaga kerja (*marginal value of productivity of labor*), yang dijadikan sebagai patokan oleh pengusaha

dalam memperkerjakan tenaga kerja akan turun. Jika penurunan dalam harga-harga tidak begitu besar, maka kurva nilai produktivitasnya hanya turun sedikit. Meskipun demikian jumlah tenaga kerja yang bertambah tetap saja lebih kecil dari jumlah tenaga kerja yang ditawarkan. Lebih parah lagi kalau harga-harga turun drastis maka kurva nilai produktivitas marginal dari tenaga kerja juga turun drastis dimana jumlah tenaga kerja yang tertampung menjadi semakin kecil dan pengangguran menjadi semakin bertambah luas (Mulyadi, 2003).

#### **D. Teori Harrod-Domar**

Teori Harrod-Domar dikenal sebagai teori pertumbuhan. Menurut teori ini dalam Mulyadi (2003), investasi tidak hanya menciptakan permintaan, tetapi juga memperbesar kapasitas produksi. Peran modal fisik di dalam model pertumbuhan sangat penting, akan tetapi kapasitas produksi hanya dapat meningkat bila sumber daya lain (modal fisik) membesar. Di samping itu dalam model pertumbuhan, jumlah penduduk yang besar tidak mengurangi pendapatan per kapita asalkan modal fisiknya meningkat. Model yang sama juga dikemukakan oleh model Solow di mana dalam model ini dipakai suatu fungsi produksi *Cobb-Douglas*. Angkatan kerja diasumsikan tumbuh secara geometris dan full employment selalu tercapai. Tetapi, dalam model ini pekerja sudah diperluaskan secara jelas sebagai salah satu faktor produksi, dan bukan sekedar pembagi (untuk memperoleh output pekerja). Dalam model ini juga dilihat substitusi antara modal fisik dan pekerja.

#### **4. Sharing Economy Dan Ride Sharing**

Kemajuan teknologi akan berjalan seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan kebutuhan manusia akan teknologi dan informasi. Berbagai inovasi diciptakan untuk memberikan manfaat positif bagi kehidupan manusia serta memberikan banyak kemudahan dalam melakukan aktifitas manusia. *Transportation Network Companies (TNC)* menerapkan *sharing economy* untuk operasional bisnis. *Sharing economy* digunakan untuk membuat platform bisnis *TNC*. Prinsip *sharing economy* mempertemukan pihak yang memiliki sumber

daya (kendaraan pribadi atau keterampilan mengemudi) yang tidak produktif dengan konsumen yang membutuhkan pelayanan dengan biaya transaksi yang wajar. Prinsip *sharing economy* menawarkan peluang untuk meningkatkan efisiensi, pertumbuhan dan lapangan kerja. Menurut Wallsten (2015) *sharing economy* mengubah fenomena aset individu yang tidak terpakai menjadi sumber daya yang produktif. Contoh, rumah dan mobil yang diinvestasikan banyak orang namun kurang dimanfaatkan. Sehingga, mengurangi nilai produktifitas aset tersebut. Banyak rumah dan mobil yang tidak digunakan sehingga aset tersebut terus mengalami penyusutan tanpa menghasilkan pendapatan.

*Sharing economy* mengubah aset-aset tersebut menjadi sumber daya yang produktif yang dapat memberikan pendapatan kepada pemiliknya. *Sharing economy* memungkinkan setiap orang yang tidak memiliki mobil untuk menggunakan mobil yang tidak terpakai dalam sebuah layanan penyewaan seperti taksi *online*. Pengangguran dan setengah menganggur juga merupakan contoh dari terbuangnya aset yang produktif. Dalam *sharing economy* pengangguran akan dihilangkan dengan memanfaatkan kemampuan/aset seseorang untuk mengemudikan taksi *online*. Dengan menggabungkan aset yang tidak produktif dan permintaan konsumen maka, *sharing economy* dapat menghasilkan nilai bagi aset tersebut. Nilai tersebut ialah upah yang konsumen bersedia bayar untuk memanfaatkan aset tersebut. *Sharing economy* memanfaatkan teknologi *smartphone* untuk menghubungkan aset yang tidak produktif dengan konsumen yang bersedia membayar untuk menggunakan aset yang tidak produktif tersebut. *Sharing economy* memanfaatkan teknologi guna mengurangi biaya transaksi antara pemilik aset yang tidak produktif dengan konsumen yang bersedia membayar.

*Sharing economy* menciptakan cara baru untuk mengelola bisnis. *Sharing economy* mengubah pola kegiatan bisnis dari membeli aset baru menjadi penyewaan aset yang tidak produktif. Penyewaan aset menguntungkan pihak pelaku bisnis dan pemilik aset. Penyewaan

aset mengurangi pengeluaran dan biaya transaksi pelaku bisnis. Penyewaan aset meningkatkan produktifitas aset tersebut dan mengirimkan pendapatan bagi pemilik aset. *TNC* menggunakan teori *sharing economy* ini untuk membuka bisnis jasa transportasi *online*. Transportasi *online* merupakan *TNC* yang menerapkan *sharing economy*.

Bagi pengemudi *TNC*, bergabung kedalam salah satu perusahaan *TNC* berguna untuk mendapatkan kelancaran pendapatan, baik sebagai pekerja penuh waktu atau sebagai pelengkap dari pekerjaan lain. Menurut Hall et al (2015), faktor yang mendorong seseorang untuk mendaftar bekerja kepada salah satu perusahaan *TNC* ialah fleksibilitas pekerjaan.18 Pengemudi *TNC* bekerja pada waktu yang mereka inginkan. Fleksibilitas pekerjaan tersebut dikarenakan perusahaan *TNC* menerapkan kerjasama *sharing economy* kepada pengemudinya.

*Transportation Network Companies (TNC)* menerapkan *sharing economy* dalam operasional bisnis. Namun, *TNC* juga menerapkan *ride sharing* dalam operasional bisnisnya. *Sharing economy* dan *ride sharing* adalah teori yang digunakan dalam operasional bisnis *TNC* untuk membentuk platform bisnis *TNC*. Mishalani et al (2011) telah membuat definisi *ride sharing* yaitu sebagai berikut:

*“A single, or recurring rideshare trip with no fixed schedule, organized on a one-time basis, with matching of participants occurring as little as a few minutes before departure or as far in advance as the evening before a trip is scheduled to take place.”*

*Ride sharing* ialah sebuah perjalanan tunggal atau berulang dengan jadwal yang tidak tetap, yang diselenggarakan dalam satu waktu, dengan pengkonfirmasi perjalanan beberapa menit sebelum keberangkatan atau jauh sebelum perjalanan dijadwalkan. *TNC* di Indonesia yaitu Gojek, Grab Indonesia dan Uber berasal dari konsep *ride sharing* ini. Untuk

menjalankan *ride sharing*, dalam pengoperasiannya didukung oleh teknologi. Teknologi yang mendukung ride sharing harus memiliki beberapa fitur yaitu:

a. Smartphone

Aplikasi *TNC* hanya bisa digunakan pada alat komunikasi yang canggih.

b. Konektivitas Jaringan yang Konstan

Mebutuhkan konektivitas yang terus terhubung dengan jaringan sehingga memudahkan dalam melakukan penjemputan konsumen dan permintaan perjalanan.

c. *Global Positioning System (GPS)*

*GPS* mendukung layanan *TNC* sehingga konsumen tidak perlu mendaftarkan lokasi penjemputan mereka karena *GPS* yang tersedia dalam layanan *TNC* mengetahui dimana posisi mereka berada. Hal ini mengurangi waktu dan biaya transaksi yang dikeluarkan konsumen.

d. Penyimpanan Data Driver.

Penyimpanan data pengemudi berfungsi untuk mengetahui seperti nomor kendaraan, identitas dan foto pengemudi kepada konsumen nantinya.

e. penyimpanan data Konsumen.

Penyimpanan data konsumen berfungsi untuk menyimpan profil konsumen dan catatan perjalanannya.

f. Evaluasi Pengemudi.

Memungkinkan konsumen untuk mengevaluasi pengemudi sehingga dapat meningkatkan pelayanan kepada konsumen.

g. Transaksi Keuangan Otomatis

Memungkinkan transaksi keuangan yang otomatis antara konsumen dan pengemudi. Sehingga dapat memberikan transparansi harga kepada konsumen, dan menghindari terjadinya proses tawar-menawar.

h. Bonus

*TNC* menyediakan bonus kepada pengemudi berdasarkan tingkat loyalitas, produktifitas, dan pelayanan yang diberikan kepada konsumen. Dengan adanya bonus diharapkan para pengemudi dapat meningkatkan kualitas kerjanya. Selain itu, bonus juga akan menarik orang lain agar mau bekerja kepada *TNC* sebagai pengemudi.

i. Terhubung dengan Jaringan Sosial.

Digunakan untuk pemasaran layanan *TNC* sehingga menarik banyak konsumen dan juga mitra. Kecendrungan bagi setiap individu untuk membagikan kisah perjalanannya kepada orang lain melalui media sosial hal ini bisa dimanfaatkan sebagai strategi pemasaran.

## **5. Peraturan Pemerintah Tentang Transportasi *Online***

Transportasi *online* muncul di tengah kondisi sistem transportasi di Indonesia yang belum tertata dengan baik. Beberapa perusahaan besar berlomba untuk membentuk perusahaan transportasi berbasis aplikasi online, beberapa di antaranya adalah Gojek, Grab maupun Uber. Bagi sebagian orang transportasi *online* merupakan solusi atas sistem transportasi yang masih buruk, namun di sisi lain merupakan masalah bagi orang-orang yang menggantungkan hidup dari jasa transportasi yang tidak mengandalkan teknologi. Transportasi *online* menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi *online*. Seiring dengan waktu, kehadiran transportasi *online* ini menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya baik ojek, taksi, bus dan lain sebagainya.

Transportasi diatur dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam UU tersebut diatur antara lain pembinaan Lalu Lintas Angkutan Jalan, penyelenggaraan Lalu Lintas Angkutan Jalan, kewajiban menyediakan



angkutan umum, perusahaan angkutan, dll. Aksi protes yang dilakukan pengemudi transportasi konvensional, melahirkan larangan beroperasi bagi perusahaan transportasi berbasis *online* melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor UM.302/1/21/Phb/2015 karena dianggap bertentangan dengan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun kemudian Keputusan Menteri ini dicabut karena pernyataan Presiden bahwa alat transportasi berbasis aplikasi online masih dibutuhkan oleh masyarakat.

Saat ini, payung hukum untuk aktivitas transportasi *online* berbasis teknologi aplikasi adalah Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan ini mengatur jenis pelayanan, perusahaan, penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, pengawasan angkutan umum serta peran serta masyarakat dan sanksi administrasi. Untuk saat ini Peraturan Menteri tersebut dirasa cukup mengakomodir segala pengaturan terkait transportasi *online* tersebut.

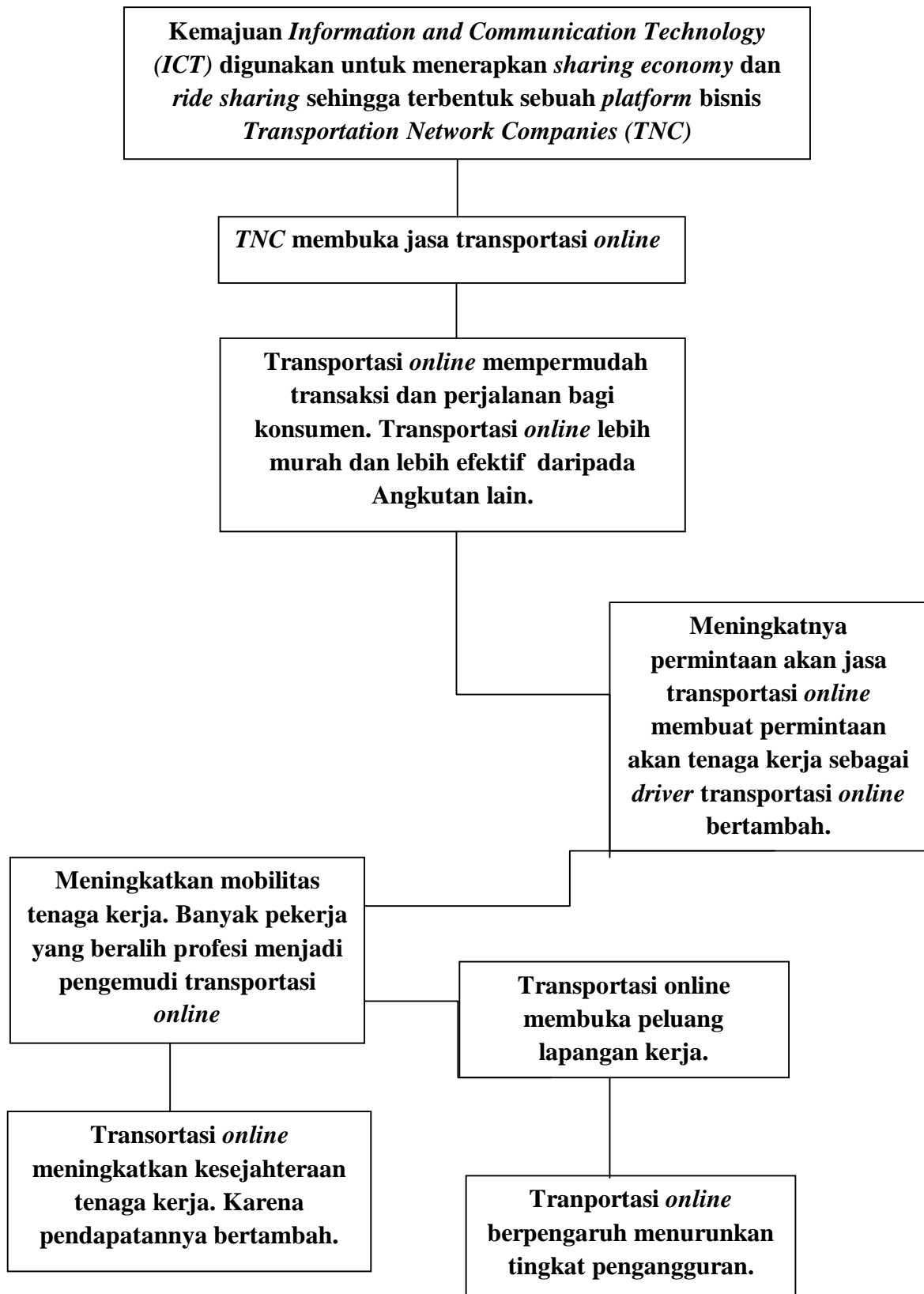
## B. Penelitian Terdahulu

**Tabel 2**  
**Penelitian Terdahulu**

| No | Nama Peneliti<br>Judul Penelitian  | Metode Estimasi   | Hasil Penelitian   |
|----|--|---|--|
| 1  | <b>Wang (2015)</b><br><i>The Economic Impact of Transportation Network Companies on the Taxi Industry.</i> | 1. Studi literatur. Indikator kinerja yang digunakan dalam analisis ialah:<br>a. Waktu tunggu.<br>b. Ketersediaan kendaraan.<br>c. Biaya penumpang.<br>d. Kualitas layanan. | Menurut Wang (2015), dengan berkembangnya <i>Transportation Network Companies (TNC)</i> di Las Vegas Amerika, telah meningkatkan angkatan kerja yang bekerja dari 7,314 menjadi 9,019 orang. |

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| 2 | <p><b>Regidor et al. (2016)</b><br/> <i>Comparative Analysis of Transportation Network Companies (TNC's) and Conventional Taxi Services in Metro Manila.</i></p> | <p>1. Metode Survei.<br/> Indikator kinerja yang digunakan dalam analisis ialah:<br/> a. Kecepatan perjalanan dan waktu tunggu.<br/> b. Ketersediaan kendaraan.<br/> c. Biaya penumpang.<br/> d. Kualitas layanan.</p> | <p>Pertama, Uber dan <i>TNC</i> lainnya di Metro Manila menerapkan konsep <i>sharing economy</i> yang membuat <i>TNC</i> di Metro Manila lebih murah dibandingkan dengan taksi tradisional.<br/> Kedua, prinsip <i>sharing economy</i> yang dimiliki <i>TNC</i> adalah strategi alternatif untuk kepemilikan mobil pribadi kemudian menjadi alternatif lain dalam menikmati layanan taksi.<br/> Ketiga dampak yang ditimbulkan dari <i>car sharing</i> antara lain ialah:<br/> 1. Mengurangi kepemilikan kendaraan; 2. Mengurangi kendaraan wisata; 3. Mengurangi emisi; 4. Meningkatkan penumpang angkutan umum; 5. Mengurangi pengeluaran rumah tangga.<br/> Keempat, Uber dan GrabCar di Metro Manila tidak melakukan prinsip <i>ride sharing</i> namun melakukan pelayanan yang sama dengan taksi konvensional yaitu layanan premium yang permintaan perjalanannya telah ditentukan sebelumnya.</p> |
| 3 | <p><b>Ngo (2015)</b><br/> <i>Transportation Network Companies and The Ridesourcing Industry.</i></p>   | <p>1. Studi literatur.<br/> 2. Studi kebijakan.<br/> 3. Wawancara.<br/> 4. Analisis pengaduan konsumen.</p>  | <p>Terjadi mobilitas tenaga kerja pengemudi taksi. Dari 8500 pengemudi taksi konvensional di San Francisco Amerika, terdapat 3000 lebih pengemudi yang kemudian pindah bekerja untuk mengemudi di salah satu <i>TNC</i>.</p>  |

### C. kerangka Konseptual.



## BAB III

### METODOLOGI PENELITIAN

Untuk menjawab suatu masalah penelitian secara ilmiah maka dibutuhkan metode penelitian yang relevan terhadap masalah yang dihadapi. Suatu ilmu atau studi mengenai sistem atau tata cara untuk melaksanakan penelitian disebut sebagai metodologi penelitian. Maka metodologi penelitian berisi metode-metode atau langkah/cara melakukan penelitian dan teori-teori yang relevan terhadap suatu masalah yang dianalisis. Dalam hal ini metode penelitian mencakup metode penentuan lokasi penelitian, metode pengumpulan data, metode penentuan sampel.

#### A. Pendekatan Penelitian

Agar penelitian lebih terarah serta sesuai dengan tujuan yang diinginkan, maka penulis menggunakan pendekatan kualitatif yaitu data yang bukan merupakan bilangan, tetapi berupa ciri-ciri, sifat, keadaan, atau gambaran dari kualitas objek yang diteliti. Data ini biasanya menjelaskan karakteristik atau sifat.

#### B. Defenisi Operasional

1. Ojek merupakan jasa angkut penumpang dengan menggunakan sepeda motor (kendaraan roda dua) dengan cara membawa penumpang dengan cara dibonceng dari satu tempat ke tempat lain sesuai keinginan penumpang.
2. Bisnis *Online* suatu aktifitas perniagaan dalam bentuk jasa atau barang yang disediakan melalui media *online* yang berbasis teknologi yang didukung dengan jaringan internet.

3. Ojek *Online* merupakan sebuah jasa berbasis teknologi yang menghubungkan *driver* (pelaku) dengan penumpang (konsumen) dan biasanya menggunakan sepeda motor (kendaraan roda dua) yang telah terhubung oleh jaringan internet.
4. Sepeda Motor ialah kendaraan roda dua yang di gerakan oleh mesin dan membutuhkan bahan bakar dalam menggerakannya.

### **C. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di kawasan MEBIDANG, Provinsi Sumatera Utara. Adapun waktu penelitian dilaksanakan pada Bulan September tahun 2017. Alasan di pilihnya di kota Medan sebagai lokasi penelitian dengan pertimbangan bahwa Kota Medan merupakan salah satu wilayah yang perkembangan transportasi onlinenya cukup pesat baik dari sisi pengemudi maupun konsumennya.

### **D. Jenis, Sumber Data**

#### 1. jenis data

Jenis data yang digunakan adalah jenis data kualitatif. Data kualitatif adalah data yang tidak dapat diukur dalam skala numerik. Pada umumnya data kualitatif yang bersifat data ordinal yaitu data yang dinyatakan dalam bentuk kategori, namun posisi data tidak sama dengan drajatnya.

#### 2. Sumber data

Sumber data dalam penelitian ini adalah data primer. Data sekunder juga dikumpulkan untuk melengkapi informasi penelitian, yang dikumpulkan melalui studi *literature* terhadap publikasi instansi terkait seperti, BPS, Dinas Tenaga Kerja, *Text Book*, jurnal ilmiah dan lainnya. Sementara data primer yaitu dengan melakukan penelitian

langsung berupa menyebarkan kuesioner, wawancara langsung kepada driver transportasi *online* di kawasan MEBIDANG.

### **E. Teknik atau Pengumpulan Data**

Sebagai pelengkap dalam pembahasan ini maka diperlukan adanya data atau informasi baik dalam perusahaan maupun dari luar perusahaan. Penelitian memperoleh data dengan menyebarkan kuesioner dan wawancara.

### **F. Metode Penentuan Sampel**

Sampel yang menjadi responden dalam penelitian ini adalah pengemudi transportasi *online*. Mengingat tidak diperoleh jumlah pasti dari *driver* transportasi *online* di MEBIDANG maka sampel transportasi *online* dipilih secara sengaja atau menggunakan metode *snowball sampling* dengan beberapa pertimbangan agar dapat *representatif* atau memberikan keterwakilan terhadap populasi transportasi *online* di MEBIDANG. Beberapa pertimbangan tersebut adalah:

1. sampel pengemudi transportasi online harus mencakup keragaman yakni Gojek, Grab dan transportasi lain.
2. Sampel diambil dari lokasi dimana transportasi online sering ngumpul (mangkal) yang biasanya di tempat-tempat yaitu di wilayah stasiun kereta api kota Medan, Binjai Super Mall, Universitas Sumatera Utara, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan wilayah sekitar Universitas Negeri Medan. Metode penarikan sampel *Purposive (Judgement) Sampling* yaitu prosedur biasa yang dilakukan peneliti berpengalaman dalam memilih contoh berdasarkan pertimbangannya tentang beberapa karakteristik yang cocok berkaitan dengan anggota contoh yang diperlukan untuk menjawab tujuan penelitian.

Penentuan jumlah contoh/responden sebanyak 50 orang sesuai dengan teori penentuan ukuran contoh yaitu jika tidak ada informasi tentang ragam populasi atau biaya penarikan contoh maka umumnya peneliti menetapkan ukuran contoh minimal 30.

**Tabel 3.1**  
**Jumlah Sampel**

| <b>No</b>     | <b>Sampel</b> | <b>Banyak Driver<br/>(orang)</b> |
|---------------|---------------|----------------------------------|
| <b>1.</b>     | Driver Gojek  | 50                               |
| <b>2.</b>     | Driver Grab   | 50                               |
| <b>JUMLAH</b> |               | <b>100</b>                       |

### **G. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif menggunakan data primer dan data sekunder. Berikut teknik analisis data:

1. Mengumpulkan data yang berkaitan dengan transportasi *online* dikota MEBIDANG,serta melakukan pengamatan langsung ke lokasi.
2. Mengentri data yang diperoleh dari berbagai sumber dan pengamatan langsung untuk melihat perkembangan dan pertumbuhan yang diteliti serta melakukan analisis.
3. Memberikan kuesioner sederhana kepada *driver* transportasi *online*.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Deskripsi Objek Penelitian

Transportasi *online* sebagai layanan yang memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas perjalanan. Transportasi *online* yang kini hadir di Indonesia yaitu taksi *online* dan ojek *online* yang ada di Indonesia, termasuk kedalam apa yang disebut sebagai *Transportation Network Companies (TNC)*. Di negara tempat dimana *TNC* itu berawal yaitu Amerika, *TNC* menyediakan jasa transportasi mobil/taksi *online*. Namun, di Indonesia transportasi *online* dibuat lebih bervariasi.

Masalah transportasi dan kemacetan yang masih banyak dikeluhkan oleh semua pihak menjadi pekerjaan rumah sendiri bagi banyak pihak tak hanya pemerintah. Tapi ternyata kemacetan ini malah menjadi peluang bagi PT GoJek Indonesia dan Grab Bike dengan memanfaatkan akses teknologi smartphone bisa menjadi bisnis menjanjikan dan memberikan kemudahan bagi pengguna atau konsumen. Fenomena transportasi *online* yang kini menyebar luas ke semua lapisan masyarakat di kota besar seperti Medan yang dominannya memiliki masalah dengan kemacetan, ternyata menjadi solusi bagi masyarakat.

GoJek Indonesia berdiri pada tahun 2010 sebagai social entrepreneurship inovatif untuk mendorong perubahan sektor transportasi informal agar dapat beroperasi secara profesional. Manajemen GoJek menerapkan sistem bagi hasil dengan sekitar 250.000 pengemudi ojek yang saat ini berada di bawah naungan GoJek dan tersebar di Jabodetabek. Pembagiannya adalah, 80% penghasilan untuk pengemudi ojek dan 20%-nya untuk GoJek. Aplikasi Go-Jek telah diunduh lebih dari 25,000,000 pengguna smartphone di Indonesia.<sup>5</sup> Kompetitor Go-Jek yaitu Grab Indonesia didirikan oleh Anthony Tan seorang



warga kenegaraan Malaysia. Grab menyediakan jasa selain ojek online antara lain jasa taksi online yaitu GrabTaxi, jasa pengiriman barang yaitu GrabExpress, dan lain-lain. Grab telah mendapatkan 8000 pengguna pada seminggu pertama peluncurannya.<sup>6</sup> *TNC* besar ketiga selain Go-Jek dan Grab.

Nadiem Makarim mendirikan PT. Go-Jek Indonesia yang mengawali jasa ojek online di Indonesia. Go-Jek menyediakan jasa selain ojek *online* antara lain Go-Car yaitu jasa taksi *online*, *Go-Massage* yaitu jasa antar tukang urut, *Go-Clean* yaitu jasa antar pembantu, dan lain-lain. Go-Jek telah memiliki jangkauan terluas dengan melayani 15 kota besar di Indonesia. Go-Jek saat ini telah memiliki lebih dari 250,000 mitra. Go-Jek telah melakukan kerja sama dengan 35,000 pedagang makanan untuk jasa *Go-Food*,

Menurut keterangan Kepala BPS dan Republika, transportasi *online* berpengaruh terhadap pengangguran di Indonesia. Meningkatnya permintaan jasa transportasi *online* mengakibatkan peningkatan permintaan tenaga kerja sebagai pengemudi/*driver* transportasi *online*. Permintaan tenaga kerja pengemudi ojek online ini berpengaruh terhadap kondisi pengangguran di Indonesia atau di kota-kota lainnya.

Setidak nya ada kurang lebih 10.000 *driver* Gojek dan kurang lebih 12.000 drive Grab yang sekarang telah bergabung ada di kota Medan yang telah merasakan dampak baik yang di berikan kini dengan mereka bergabung menjadi pengemudi transportasi online penghasilan mereka menjadi bertambah, sebagian juga dari mereka menjelaskan mereka bekerja tidak dalam tekanan kini mereka bisa bekerja sesukanya, Namun tak jarang dari mereka bekerja hingga larut malam dan ini mereka lakukan bagi mereka yang memang menjadi pekerjaan ini sebagai pekerjaan utama mereka, bahkan peneliti dapati mereka para wanita tangguh yang bekerja sebagai pengemudi transportasi *online* hal ini mereka lakukan karena beberapa aspek di antara nya ia seorang *single parent* dan mereka yang atas dasar sendiri.

Kebanyakan dari mereka sebelumnya bekerja sebagai pegawai/karyawan swasta mereka ini beralih profesi bahkan tak jarang diantara mereka meninggalkan pekerjaan sebelumnya karena tertarik dengan penghasilan yang di dapat seorang pengemudi transportasi *online* yang mereka ketahui dari teman bahkan saudaranya, namun ada juga hal unik yang peneliti dapat dari kebanyakan pengemudi dimana mereka yang bekerja sebagai pengemudi bisa berpindah ke pesaing jasa transportasi *online* semisal pengemudi Gojek beralih menjadi pengemudi Grab bahkan sebaliknya ini biasa mereka lakukan jika mereka selaku mitra(bahasa dalam TNC) bagi pengemudi transportasi *online* mengalami masalah atau suspend pemutusan mitra.

## **B. Sistem Jasa Transportasi *Online***

### **1. Sistem Gojek**

Untuk bisa menjadi pengemudi (*driver*) Gojek ada beberapa persyaratan yang harus dilengkapi bagi calon mitra Gojek antara lain Surat Izin Mengemudi (SIM), STNK motor yang masih berlaku atau aktif, Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK), Kartu Tanda Penduduk (KTP), dan pajak motor harus hidup. Untuk mendaftar menjadi pengemudi Gojek dapat langsung mendaftar ke kantor Gojek Medan di Komplek Jati Function Jalan Perintis Kemerdekaan, Medan Timur, Kota Medan atau melalui situs resmi dari Gojek. Bagi pelamar yang terpilih menjadi pengemudi Gojek diwajibkan untuk membuka rekening ponsel Bank CIMB NIAGA dan melakukan setoran awal ± Rp. 50.000, guna dari rekening ponsel tersebut ialah untuk pengiriman bonus yang di dapat kepada pengemudi tersebut. Adapun jasa atau layanan yang di berikan TNC Gojek sangat beragam seperti Go-Ride, Go-Food, Go-Mart, Go-Shop

## 2. Sitem Grab

Untuk mendaftar sebagai pengemudi Grab terdapat persyaratan harus dilengkapi antara lain KTP, KK, SIM, SKCK, STNK motor, pajak motor/Mobil hidup. Pelamar pengemudi Grab yang diterima wajib membuka rekening Bank CIMB NIAGA sebagai tempat pengiriman bonus dan penarikan penerimaan untuk *TNC* Grab. Setoran awal yang wajib disimpan dalam rekening tersebut ialah sebesar  $\pm$  Rp 50,000,

## C. Hasil Penelitian

### 1. Identitas Driver/Pengemudi

Penelitian ini mengambil sampel dari 3 kota tepatnya berada di kota Medan, Binjai dan Deli Serdang. Alasannya peneliti memilih ke tiga kota di karenakan, memiliki persentase *driver* transportasi *online* paling banyak di Sumatera Utara. berikut data dari identitas *driver* transportasi *online*:

#### 1.1 Jenis Driver

Berikut ini adalah jumlah jenis/golongan *driver* transportasi *online* yang peneliti dapatkan dari kuesioner, yaitu:

**Tabel 4.1**

| No           | Jenis/Golongan Driver | Jumlah Driver/Pengemudi | Persentase (%) |
|--------------|-----------------------|-------------------------|----------------|
| 1            | Gojek (Gocar)         | 12                      | 24             |
| 2            | Gojek (Bike)          | 13                      | 26             |
| 3            | Grab (Grabcar)        | 8                       | 16             |
| 4            | Grab (Grabbike)       | 17                      | 34             |
| <b>Total</b> |                       | <b>50</b>               | <b>100 %</b>   |

Sumber :Data diolah sendiri, 2017

Berdasarkan hasil tabel 4.1 tentang jenis/golongan *driver* dari 50 responden *driver* transportasi *online*, jumlah terbanyak ada pada *driver* grab (bike) sebanyak 17 *driver* atau 34

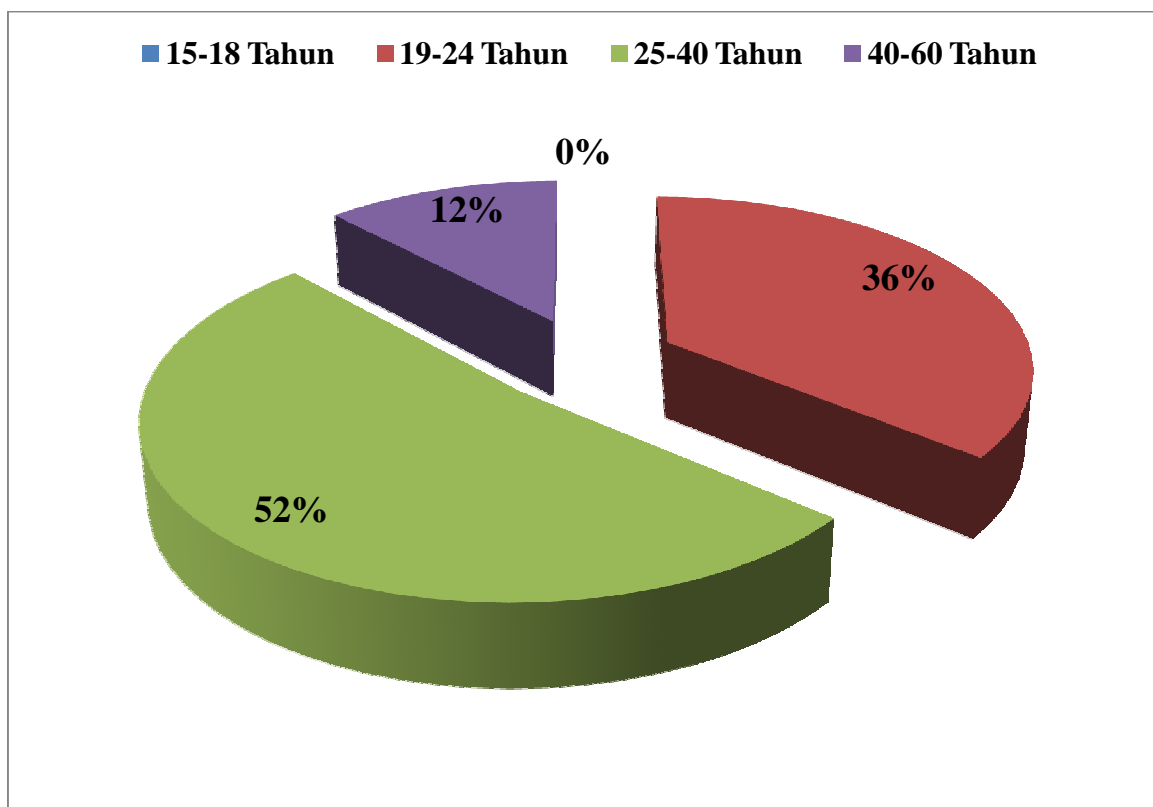
% dari jumlah sampel, salah satu alasan yang peneliti jadikan patokan mengapa jumlah *driver* Grab (Bike) lebih banyak jumlahnya jika kita membandingkan antara Grab (Bike) dan Gojek (Bike) atau sama – sama kendaraan roda dua *driver* lebih memilih menjadi *driver* Grab (Bike) ini di karena dilihat dari bonus yang di terima *driver* lebih besar di banding kan pesaingnya yaitu Gojek, pihak *TNC* Grab (Bike) memberikan bonus sebesar Rp.200.000 jika *driver* grab (Bike) berhasil memenuhi targetnya, sedangkan pesaingnya

## 1.2 Usia *Driver* Yang Bekerja

Berikut adalah penjelasan tentang umur/usia yang berkerja sebagai pengemudi (*driver*) transportasi *online*.

**Gambar 4.1**

**Pengemudi transportasi *online* berdasarkan usia**



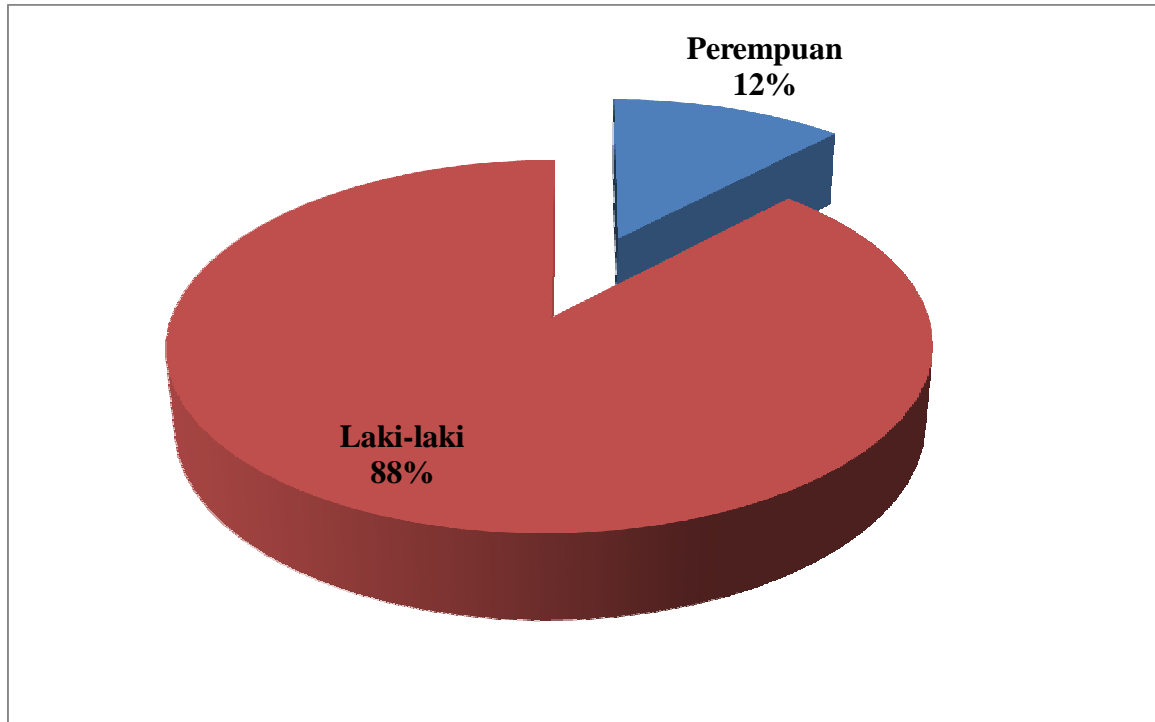
*Sumber: Data diolah sendiri 2017*

Berdasarkan gambar 4.1 usia *driver* yang bekerja, di atas dapat di simpulkan bahwa jumlah *driver* yang berusia *interval* 25 – 40 tahun sebanyak 26 *driver* atau 52 % dari jumlah sampel yang ada dan menjadi jumlah terbanyak, di mana mengapa jumlah ini menjadi jumlah terbanyak di karena menurut yang di dapati peneliti di usia produktif ini banyak dari *driver* kesulitan saat mencari pekerjaan di tambah biaya hidup yang semakin tinggi di keluarga nya menjadi faktor utama bahkan kebanyakan dari mereka ini memiliki pekerjaan ganda , usia 19 – 24 tahun sebanyak 18 *driver* atau 36 % dari jumlah sampel, usia 41 – 60 tahun sebanyak 6 *drive* atau 12 % dari jumlah sampel dan tak jarang penelitian dapati dari mereka yang berumur mendekati kepala 6 mereka juga beralasan mengapa masih ingin kerja sebagai *driver* di karena mereka masih memiliki tanggung jawab menyekolah anak-anaknya dan ada juga yang peneliti dapati beralasan tidak ingin berdiam diri di rumah saja walaupun tidak mempunyai lagi tanggungan hidup penuh dalam kata lainnya sudah tidak ada lagi yang harus di biayai, sedangkan di usia 15 – 18 tidak di dapatkan datanya, di karenakan di usia ini 15 – 18 banyak dari mereka yang masih ingin mencari pekerjaan yang menurut mereka menarik dan menurut sebagai dari mereka menganggap pekerjaan sebagai *driver* transportasi *online* ini tidak memeiliki jejang karier yang baik, kebanyakan dari mereka juga beralasan kendaraan (mobil atau sepeda motor) juga menjadi faktor lain mengapa mereka tidak memilih menjadi *driver* karena belum memiliki kendaraan pribadi.

### 1.3 Jenis Kelamin

Gambar 4.2

Pengemudi transportasi *online* berdasarkan jenis kelamin



Sumber : Data diolah sendiri, 2017

Dari hasil tabel 4.2 jenis kelamin, hanya ada 6 orang atau 12 % dari jumlah sampel, hal ini di karena pekerjaan ini (*driver* transportasi *online*) lebih cocok dan tepatnya di lakukan oleh seorang laki- laki tetapi tidak menutup kemungkinan seorang perempuan untuk menjadi seorang *driver* transportasi *online*, karena pihak transportasi *online* juga memperbolehkan siapa saja baik laki-laki dan perempuan untuk menjadi seorang *driver* dan ada hal yang membuat peneliti sedikit tersentuh di dapati peneliti seorang perempuan yang masih bekerja di usia yang tidak muda lagi masih semangat bekerja bahkan sampai larut malam bukan tanpa alasan ini di lakuakan karena ia seorang *singel parent* yang masih memiliki anak yang masih bersekolah.

#### 1.4 Asal/Domisili *Driver* Transportasi *Online*

Kita dapat melihat dari mana asal/domisili *driver* transportasi *online* melalui tabel berikut:

**Tabel 4.2**

**Asal/domisili *driver* transportasi *online***

| No           | Nama kota asal <i>driver</i> | Jumlah(orang) | Persentase   |
|--------------|------------------------------|---------------|--------------|
| 1            | Medan                        | 36            | 72           |
| 2            | Binjai                       | 4             | 8            |
| 3            | Deli Serdang                 | 10            | 20           |
| <b>Total</b> |                              | <b>50</b>     | <b>100 %</b> |

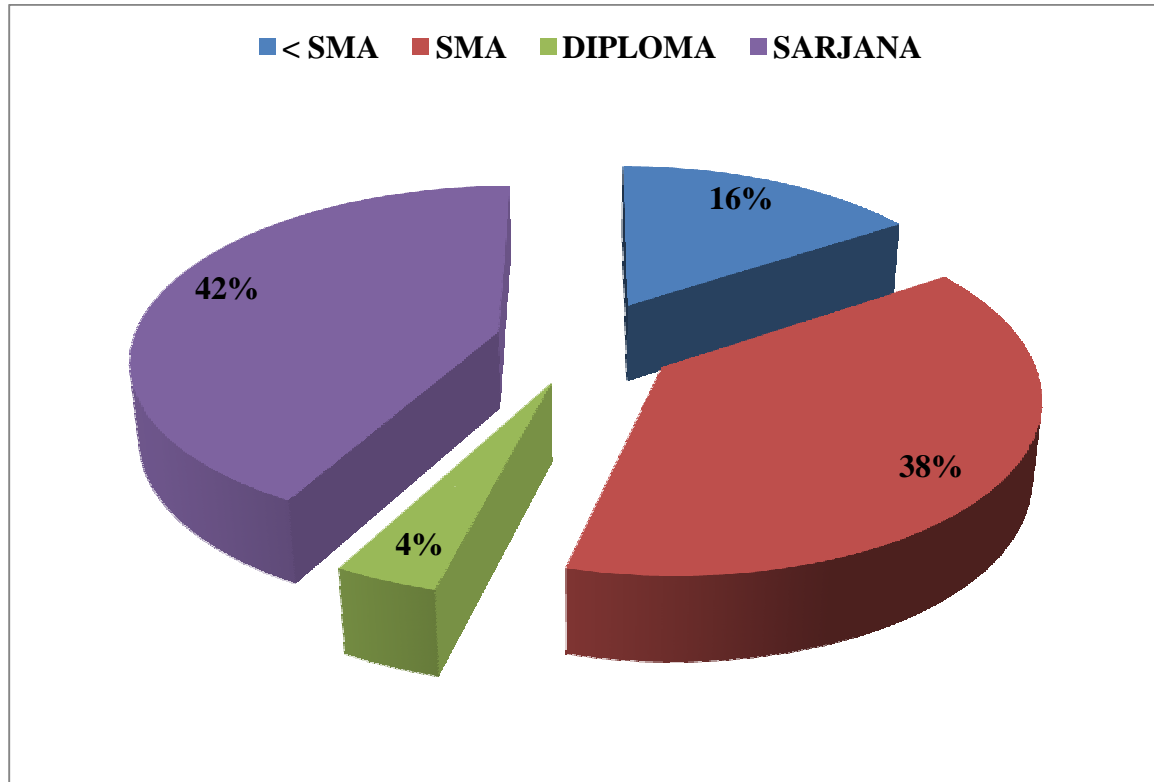
*Sumber: Data diolah sendiri,2017*

Dari tabel 4.3 Asal/Domisili *driver* di atas kita bisa melihat *driver* paling banyak itu mereka yang tinggal atau berdomisili di kota medan yaitu sebanyak 36 orang atau sekitar 72% *driver* transportasi *online* seperti yang kita tahu mengapa jumlah *driver* terbanyak mereka yang berdomisili di Medan, ini karena *TNC* Gojek dan Grab berdiri di kota Medan jadi secara otomatis jumlah mereka yang tinggal di kota Medan lebih menonjol di bandingkan kota lainnya , ada juga mereka (*driver*) yang tinggal di luar kota Medan, seperti kota Binjai sebanyak 4 orang dan Deli Serdang sebanyak 10 orang, jika kita bandingkan 2 kota di luar Medan seperti Deli Serdang lebih banyak jumlah *driver* transportasi *online* nya di bandingkan dengan kota Binjai hal ini di karena letak geografis antara Medan dan Deli Serdang menjadi hal utama.

## 2. Pendidikan Terakhir *Driver* Transportasi *Online*

Gambar 4.3

Pendidikan terakhir *driver* transportasi *online*



Sumber : Data diolah sendiri, 2017

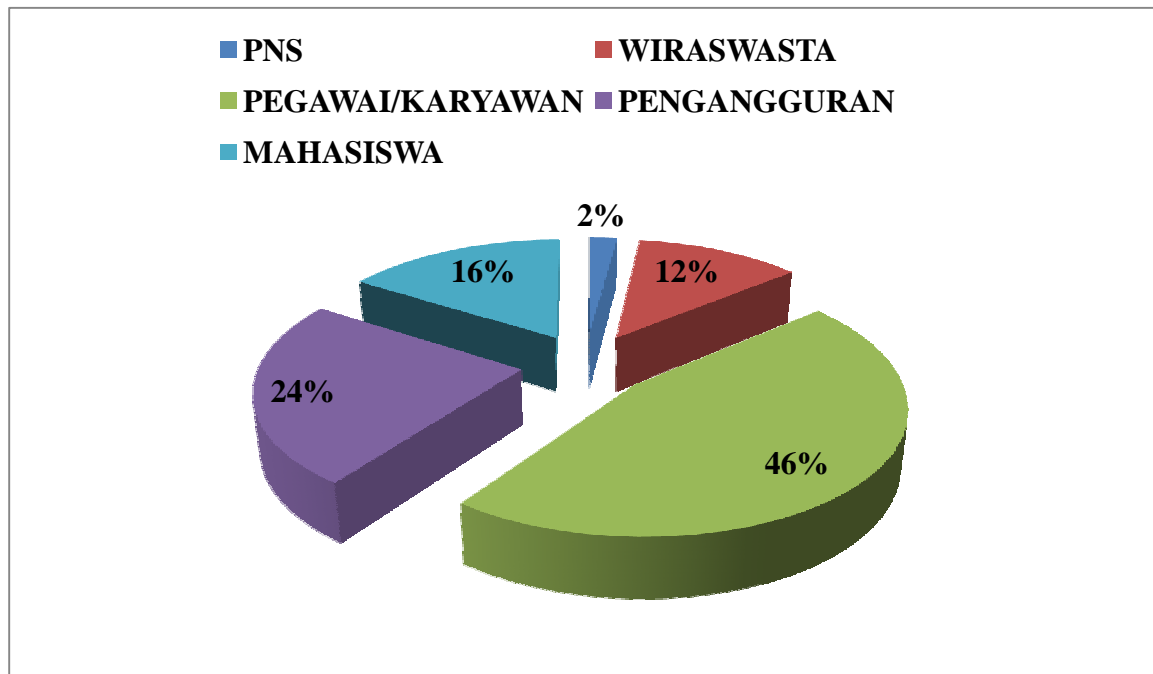
Dari gambar 4.3 pendidikan terakhir, banyak dari mereka (*driver*) yang telah SARJANA yaitu sebanyak 22 orang atau hampir separuh dari jumlah sampel, hal ini di karena sulit dan masih kurangnya lapangan kerja untuk mereka dan mereka juga menjadi pekerjaan sebagai *driver* ini mengisi waktu luang mereka dan sambil menunggu pekerjaan lain. Dan hampir semua mereka para *driver* yang berpendidikan terakhir baik < SMA sebanyak 6 *driver*, SMA sebanyak 20 *driver* dan DIPLOMA sebanyak 2 *driver* hampir semua beralasan sama yaitu, masih sulitnya mencari pekerjaan lain dan kurangnya lapangan kerja.



### 3. Pekerjaan Sebelum Menjadi *Driver* Transportasi *Online*

Gambar 4.4

#### Pekerjaan sebelum menjadi *driver* transportasi *online*



Sumber: Data diolah sendiri, 2017

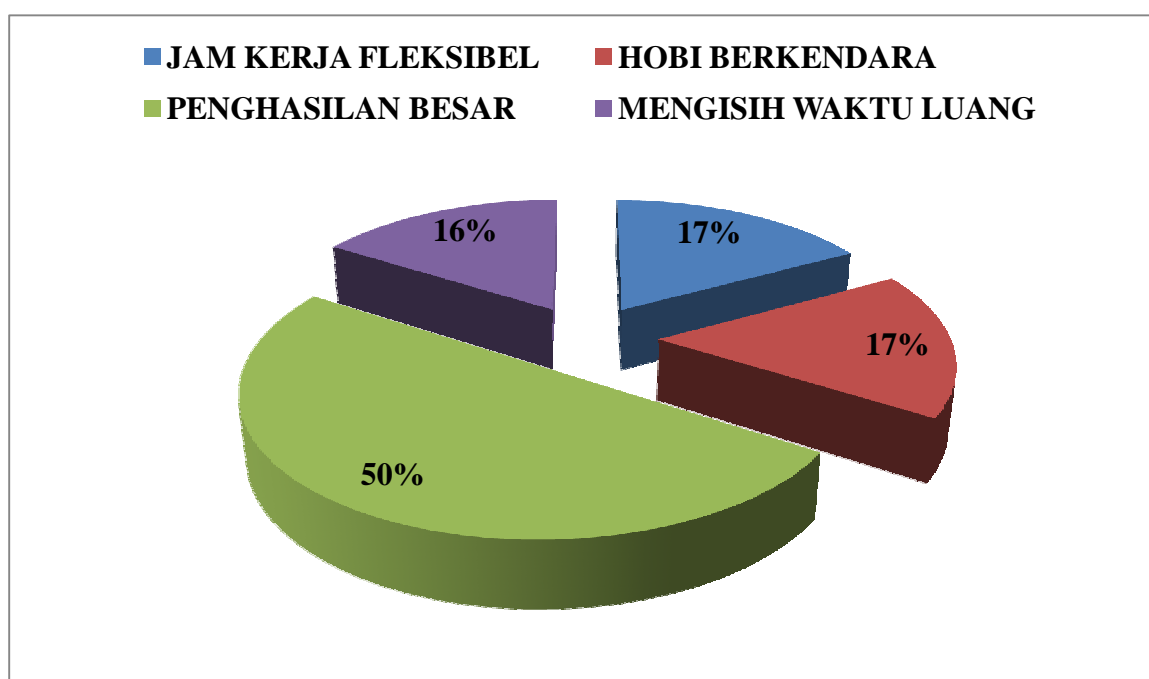
Berdasarkan gambar 4.4 pekerjaan sebelumnya, ada *driver* transportasi *online* yang pekerjaan sebelum menjadi *driver* menjadi seorang PNS sebanyak 1 orang atau 2 % dari sampel ia menjadikan pekerjaan sebagai *driver* hanya untuk mengisi waktu luang dimana biasa selepas ia pulang bekerja tidak memiliki kegiatan lain, sedangkan jumlah pekerjaan sebelumnya itu paling banyak di jenis pekerjaan sebagai pegawai/karyawan swasta yaitu sebanyak 23 orang atau 46 % ini di karenakan mereka ingin menambah penghasilan mereka yang mana penghasilan mereka sebelumnya di rasa belum mencukupi untuk biaya hidupnya sehari-hari, didapati peneliti juga dari mereka yang dahulunya menganggur walau jumlah nya tidak terlalu banyak dan mereka merasa dengan jasa transportasi *online* ini sangat membantu mereka. Ada juga peneliti dapati mahasiswa walau jumlahnya tidak terlalu banyak dari jumlah sampel yaitu sebanyak 8 mahasiswa mereka beralasan menjadikan pekerjaan ini hanya mencari uang tambahan (jajan) dan membantu meringgakan uang kuliah mereka.

#### 4. Alasan Utama Memilih Sebagai *Driver* Transportasi *Online*

Ada beberapa alasan yang membuat seseorang memilih bahkan beralih pekerjaan dengan menjadi *driver* transportasi *online*, ada banyak bermacam – macam alasan mengapa seseorang memilih pekerjaan sebagai seorang *driver* transportasi *online* namun ada contoh alasan yang menurut peneliti tepat untuk menggambarkan hal ini, antara lain:

Gambar 4.5

Alasan utama menjadi *driver* transportasi *online*



Sumber : Data diolah sendiri, 2017

Berdasarkan gambar 4.5 alasan utama bergabung menjadi *driver*, sebanyak 25 orang atau 50 % atau separuh dari jumlah sampel beralasan utama mereka memilih karena transportasi *online* ini menghasilkan penghasilan yang besar dan tentu dengan kerja keras mereka (*driver*), dan biasanya mereka telah banyak mengetahui bahwa penghasilan yang di tawarkan pihak penyedia jasa transportasi *online* besar mereka dapatkan infonya dari media sosial, teman, dan lainnya. Sementara yang memilih alasan utama menjadikan *driver* karena mengisih waktu luang sebanyak 8 *driver* mereka memilih alasan ini karena mereka masih

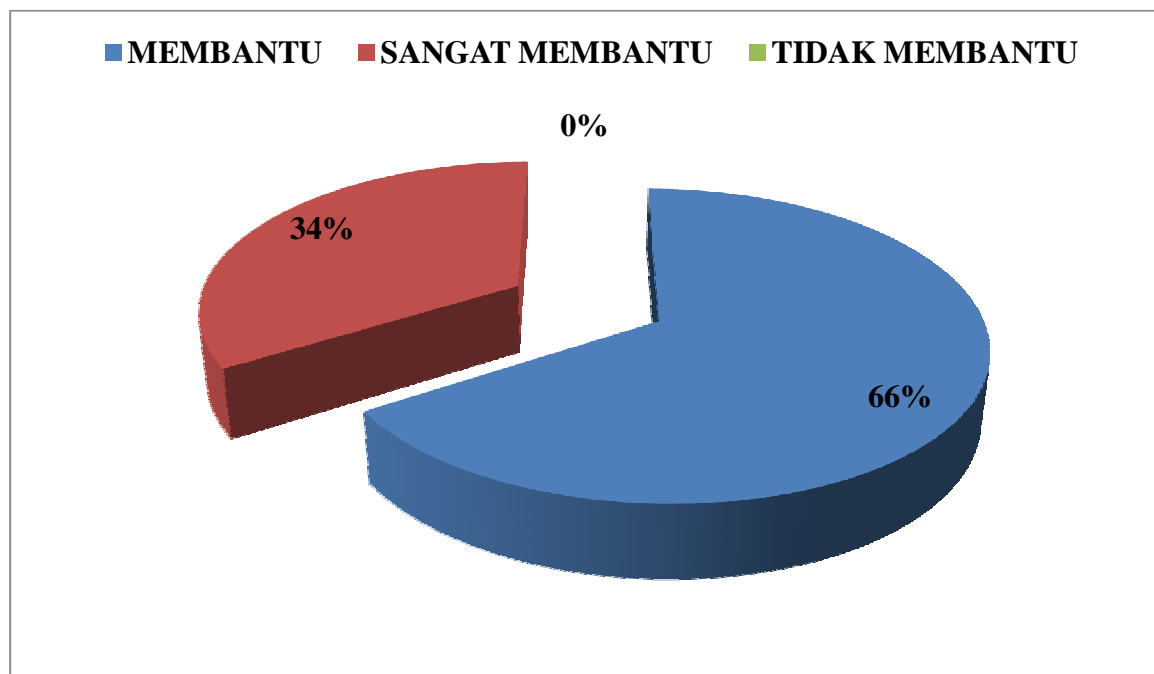
memiliki pekerjaan lain jadi mereka hanya bekerja sesuka mereka. Dan ada 2 (dua) yang memilih alasan utama jam kerja fleksibel dan hobi berkendara memiliki jumlah yang sama sebanyak 17 *driver* mereka memilih menjadi *driver* transportasi *online*. dan bagi mereka yang memilih alasan menjadi *driver* karena hobi berkendara ini kebanyakan anak motor atau club yang suka dengan suasana jalanan sedangkan mereka yang memilih alasan karena jam kerja fleksibel hampir sama alasannya yang peneliti dapati dengan alasan mengisih waktu luang, menjadi *driver* bukan lah pekerjaan prioritas mereka.

## 5. Tanggapan *Driver* Tentang Transportasi *Online* Terhadap Pendapatannya (sebelum dan sesudah menjadi *driver*)

### 1. Tanggapan *Driver* Tentang Transportasi *Online* Terhadap Pendapatannya

Gambar 4.6

Tanggapan *driver* tentang transportasi *online* terhadap pendapatannya



Sumber : Data diolah sendiri, 2017

Berdasarkan gambar 4.6 tanggapan *driver* dengan hadirnya *TNC*, di rasa bagi *driver* dengan hadirnya jasa transportasi *online* sangat membantu dan membantu dalam hal

perekonomiannya, hal ini terbukti jika kita lihat dari responden yang menunjukkan sebanyak 50 *driver* atau 100 % *driver* transportasi *online* yang menyatakan jawaban tersebut. Dan tidak peneliti dapat dari sampel mereka yang menunjukkan pendapatnya tentang adanya transportasi *online* ini “tidak membantu” terbukti dari 50 responden yang di berikan ke *driver* transportasi *online* baik *TNC* Gojek dan Grab.

### 1.1 Pendapatan Sebelum Menjadi *Driver*

**Tabel 4.3**

| No           | Pendapatan              | Jumlah (orang) | Persentase (%) |
|--------------|-------------------------|----------------|----------------|
| 1            | Rp. < 2 Juta            | 24             | 48             |
| 2            | Rp. 2 Juta s/d 4,5 Juta | 24             | 48             |
| 3            | Rp. 4,6 Juta s/d 7 Juta | 1              | 2              |
| 4            | Rp. > 7 juta            | 1              | 2              |
| <b>Total</b> |                         | <b>50</b>      | <b>100 %</b>   |

Sumber : Data di olah sendiri, 2017

Berdasarkan tabel 4.3 pendapatan sebelum menjadi *driver*, hampir setengah dari mereka (*driver*) atau sekitar 48 % dari sampel masih banyak yang menerima pendapatan/penghasilan dibawah angka Rp. < 2 juta, hal serupa juga terlihat pada mereka (*driver*) yang menerima pendapatan Rp. 2 juta s/d 4,5 juta yang memiliki persentase 48 % atau sebanyak 24 orang *driver* transportasi *online*, ada pula diantara ke 50 sampel ini ada 1 orang atau 2 % dari sampel yang pendapatan sebelum menjadi *driver* sudah meamasuki angka Rp. > 7 juta per bulan.

## 1.2 Pendapatan Sesudah Menjadi *Driver*

Tabel 4.4

| No           | Pendapatan (Rp)        | Jumlah (orang) | Persentase (%) |
|--------------|------------------------|----------------|----------------|
| 1            | Rp. < 2 juta           | -              | -              |
| 2            | Rp.2 juta s/d 4,5 juta | 18             | 36             |
| 3            | Rp.4,6 juta s/d 7 juta | 22             | 44             |
| 4            | Rp. > 7 juta           | 10             | 20             |
| <b>Total</b> |                        | <b>50</b>      | <b>100 %</b>   |

Sumber : Data di olah sendiri, 2017

Berdasarkan data tabel 4.4 pendapatan sesudah menjadi *drive*, hampir setengah dari jumlah sampel atau 22 orang sekitar 44 % memperoleh pendapatan Rp. 4,6 juta s/d 7 juta per bulannya, tidak lagi di temukan dari sampel mereka (*driver*) yang memperoleh pendapatan Rp. < 2 juta per bulan dan ada juga dari mereka yang memperoleh pendapatan Rp. > 7 juta per bulan sebanyak 10 orang (*driver*) atau 20 % dari jumlah sampel, angka ini tentu dirasa cukup besar bagi para *driver* transportasi *online*. Peneliti dalam hal ini menarik kesimpulan jika kita lihat dan bandingkan sendiri pendapatan sebelum dan sesudah setelah menjadi *driver* jumlahnya meningkat dalam hal penghasilan.

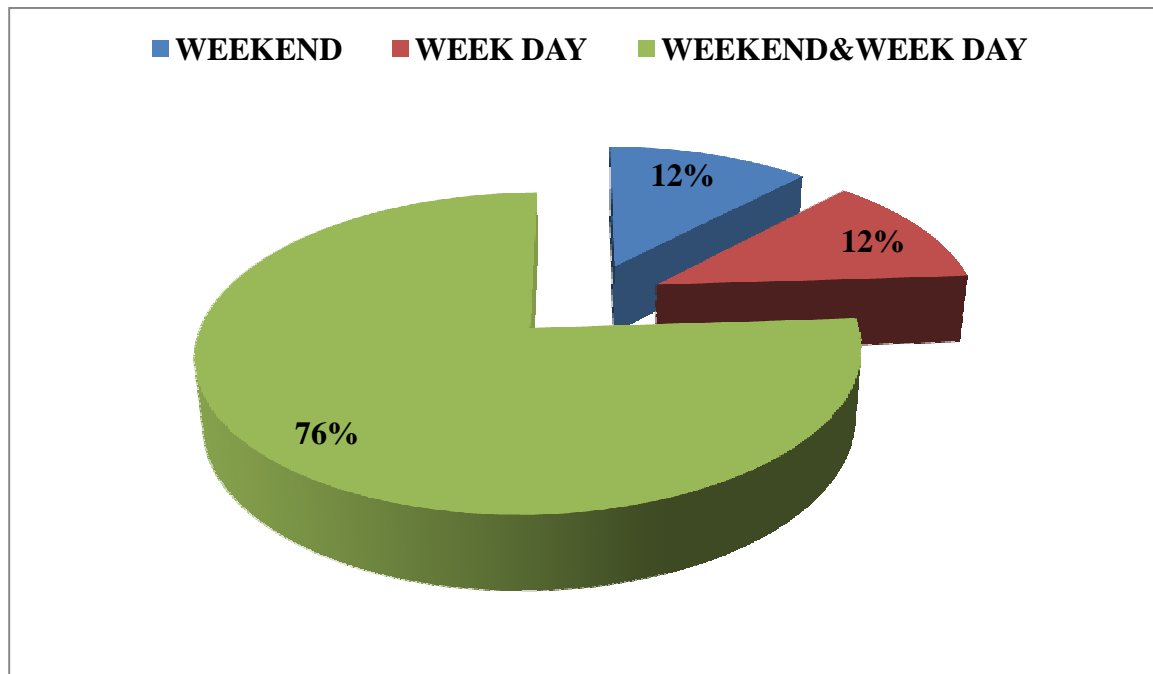
## 6. Lama Bekerja Sebagai *Driver* Transportasi *Online*

Pihak penyedia jasa transportasi *online* *TNC* (*transportation Network Companies*) sebelumnya tidak membuat peraturan khusus tentang waktu dan jam kerja bagi *driver* atau biasa di sebut mitra, pihak *TNC* memperbolehkan/membebasikan *driver* pada waktu (Hari) dan berapa lama (Jam) kapan saja mereka ingin mulai bekerja dalam hal sesuka hati mereka para *driver* transportasi *online*. berikut waktu yang menurut peneliti cocok untuk menggambarkannya:

## 1. Hari Kerja Sebagai *Driver* Transportasi *Online*

Gambar 4.7

Hari kerja sebagai *driver* transportasi *online*



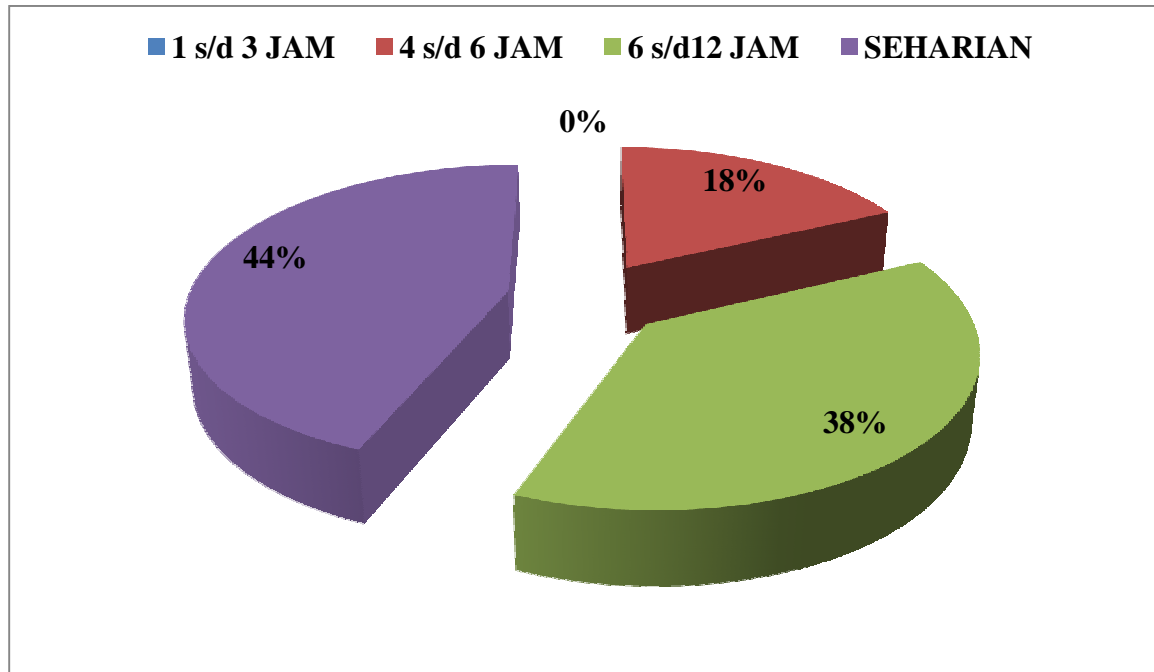
Sumber :Data diolah sendiri, 2017

Berdasarkan gambar 4.7 hari kerja sebagai *driver* transportasi *online*, sebanyak 38 *driver* transportasi *online* 76 % atau setengah lebih dari jumlah sampel bekerja di hari bebas (*weekend & week day*) dimana dalam hal ini mereka bekerja atas dasar kemauan mereka sendiri dan hari nya itu biasa tidak lah menentu. Ada juga mereka yang bekerja di hari kerja (*week day*) pada biasanya Senin – Jum’at dan di hari libur saja (*weekend*) masing – masing dengan jumlah persentase yang sama sebanyak 6 orang *driver* atau 12 % dari jumlah sampel yang ada, biasa mereka yang bekerja di hari senin-jum’at ini mereka bekerja selepas pulang bekerja dari pekerjaan utamanya, sedangkan mereka yang bekerja hanya di hari weekend, menurut mereka di hari ini lah biasanya mereka mendapatkan hasil yang di rasa mereka memuaskan.

### 1.1 Lama (Jam) Bekerja Sebagai *Driver* Transportasi *Online*

Gambar 4. 8

Lama bekerja sebagai *driver* transportasi *online*



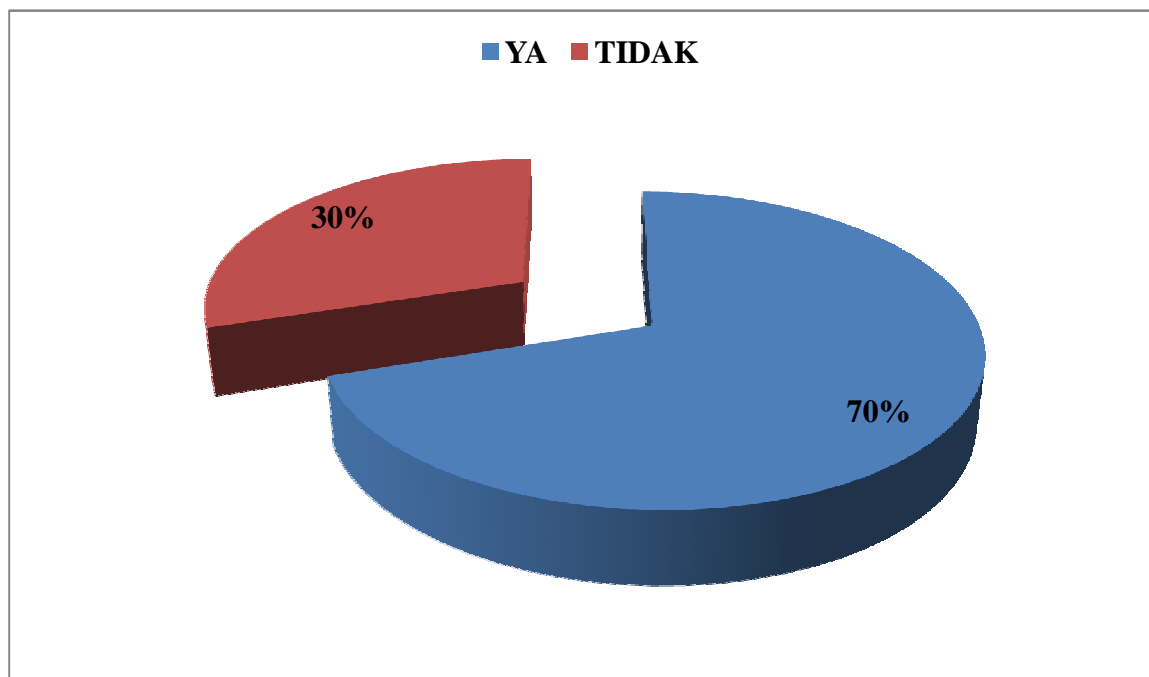
Sumber : Data diolah sendiri, 2017

Berdasarkan gambar 4.8 sebanyak 22 *driver* transportasi *online* atau 44 % dari sampel kebanyakan mereka bekerja 6 – 12 (Jam) dalam setiap kali melakukan tugasnya sebagai mitra *TNC*, ada *sebanyak* 19 *driver* transportasi *online* bekerja seharian dan biasanya mereka yang bekerja seharian ini memang mereka yang menjadikan pekerjaan ini sebagai pekerjaan utama mereka dan biasanya mereka yang bekerja seharian tak jarang bekerja sampai pagi datang (dini hari), tidak di dapati peneliti *driver* yang hanya bekerja 1 – 3 (Jam) ini di karena dengan waktu yang tidak terlalu lama saat bekerja bagi mereka di rasa tidak menghasilkan pendapatan yang di inginkan.

## 7. Pekerjaan Utamanya Atau Tidak Sebagai Seorang *Driver* Transportasi *Online*

Gambar 4.9

Pekerjaan utamanya atau tidak sebagai seorang *driver* transportasi *online*



Sumber : Data diolah sendiri, 2017

Berdasarkan gambar 4.9 sebanyak 35 *driver* transportasi *online* 35 *driver* transportasi *online* atau setengah lebih 70 % menjadikan Gojek dan Grab sebagai pekerjaan utama mereka dimana menurut sebagian dari mereka merasakan dampak baik dengan hadirnya *TNC* baik Gojek maupun Grab di kota medan khususnya, sebenarnya menurut kebanyakan dari mereka menjadi seorang *driver* transportasi *online* bukan lah keinginan mereka sebelumnya hanya saja kebutuhan dan lagi-lagi masalah sulit nya mencari pekerjaan yang lain pada saat ini, namun setelah mereka jalani pekerjaan sebagai *driver* kebanyakan dari mereka merasa nyaman dan cukup dalam hal penghasilan dan mereka pun kini nyaman menjalani profesinya sebagai *driver* transportasi *online*, dan 15 *driver* menjadikan ini pekerjaan sampingan bagi mereka yang mana biasanya mereka bekerja sebagai *driver* setelah atau sebelum melakukan pekerjaan utama mereka.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dari hasil pada penelitian ini yang telah dijabarkan pada bab – bab sebelumnya, secara umum dapat ditarik kesimpulan bahwa jasa transportasi *online* sebagai berikut :

1. Beberapa aspek terkait profil pengemudi (*driver*) transportasi *online*, menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi transportasi *online* berdomisili atau berasal dari Kota Medan dan kota di sekitar Medan seperti Binjai dan Deli Serdang.
2. Sebagai besar *driver* sebelumnya sudah memiliki pekerjaan dan hanya 24 % yang tidak memiliki pekerjaan (pengangguran) tentu dengan adanya jasa transportasi *online* ini bagi mereka para pengangguran sangat membantu di karena bagi mereka yang sebelumnya belum bekerja kini sudah memiliki pekerjaan yaitu sebagai *driver* transportasi *online*.
3. Pekerjaan sebelumnya tersebut sebagian besar bukan dari bidang transportasi seperti supir dan sejenisnya melainkan pegawai/karyawan swasta ini di karena kan tidak banyak dari mereka yang dulu nya bekerja sebagai pengemudi transportasi lain seperti contoh pengemudi bejak, supir angkot dan sejenisnya merasa terkendala di kepemilikan moda transportasi mereka yang mana nanti mereka gunakan di TNC Gojek atau Grab.
4. Sebagian besar pengemudi transportasi *online* berpendidikan Sarjana 46 % ini di karena kan sulitnya dalam mencari pekerjaan sebelumnya dan kebanyak dari mereka

tidak merasa malu atau minder dengan pekerjaan mereka sebagai pengemudi transportasi *online* .

5. Sebagian besar pengemudi transportasi *online* berjenis kelamin laki-laki ini karena pekerjaan yang cocok namun pihak penyedia jasa transportasi *online* tidak mempermasalahkan apapun jenis kelamin baik laki- laki dan perempuan, adapun peneliti dapati mereka para wanita tangguh yang berjenis kelamin perempuan walau jumlahnya sangat jauh berbeda dengan mereka para laki-laki.
6. Kebanyakan dari pengemudi transportasi *online* bekerja penuh waktu yaitu sekitar 6 – 12 jam per hari atau lebih dari 35 jam per minggu hal ini mereka lakukan biasanya di hari-hari yang mereka inginkan adapun mereka yang bekerja di hari bebas (kapan saja) jumlahnya cukup banyak yakni 48 % dan ada juga mereka yang bekerja satu harian penuh biasanya mereka yang bekerja sampai seharian penuh mereka yang menjadi ini pekerjaan tetap mereka.
7. Dan kebanyakan dari mereka mengatakan dengan ada jasa transportasi *online* ini di rasa sangat membantu bagi kelangsungan hidup mereka jika di lihat dari pendapat yang mereka peroleh setiap hari nya dalam arti pekerjaan ini cukup menjanjikan

## **B. Saran**

1. Untuk penelitian selanjutnya sebaiknya dapat mengkaji lebih luas tentang sistem yang dimiliki oleh transportasi *online*, peran pemerintah terhadap perkembangan transportasi *online*. dan dampak transportasi *online* terhadap transportasi konvensional.
2. Pemerintah perlu mengatur operasional transportasi *online*. Sebab, walaupun transportasi *online* menciptakan lapangan pekerjaan baru dan dapat meningkatkan kesejahteraan tenaga kerja pengemudi transportasi *online*. Namun, transportasi *online*

juga menyebabkan penurunan pendapatan bagi tenaga kerja pengemudi transportasi konvensional.

3. Pihak perusahaan TNC transportasi *online* perlu membatasi jumlah pengemudi transportasi *online* yang diterima. Sebab, jumlah pengemudi transportasi *online* yang terlalu banyak dapat mengurangi pendapatan pengemudi transportasi konvensional.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Arsyad, lincolin (2004). *Ekonomi pembangunan, Bagian penerbit STIE YKPN*. Yogyakarta
- Badan Pusat Statistik Indonesia (2011)
- Barthos, B. (2004). *Manajemen Sumber Daya Manusia: Suatu Pendekatan Makro*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Bellante D Et al. (1990). *Ekonomi Katernagakerjaan*. Jakarta (ID): LPFEUI.
- Djojohadikusumo, Sumitro (1995). *Perkiraan-perkiraan Ekonomi dan Pertumbuhan. Ekonomi*, LP3ES, Jakarta.
- Gaspersz, Vincent (2004). *Production Planning and Inventory Control*. PT.Gramedia PustakaUmum, Jakarta.
- Gilarso, T (1992). *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian*. Penerbit Gramedia Pustaka. Utama. Jakarta.
- Hall JV et al (2015). *An Analysis Of The Labor Market For Uber's Driver-Partner In The United States*.
- Kadariusman, Y.B, dkk (2004). *Makro ekonomi Indonesia*. Jakarta : PT Gramedia.
- Kompas (2015). *Plus Minus Keberadaan Ojek Online*.
- Kuncoro, Haryo (2002). *Upah Sistem Bagi Hasil dan Penyerapan Tenaga Kerja*, Jurnal Ekonomi Pembangunan.
- Liputan6 (2015). *Jumlah Pengguna Internet Indonesia Capai 88.1 Juta*.
- Mankiw, N. Gregory (2006). *Makro Ekonomi*, Terjemahan, Edisi 6, Erlangga,. Jakarta.
- Mulyadi (2003). *Ekonomi Sumber Daya Manusia Dalam Perspektif Pembangunan*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Pindyck, Robert S. and Rubinfeld, Daniel (1999). *Mikro Ekonomi*. Jilid 1, Prenhallindo.
- Sukirno, Sadono (2003). *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*. Penerbit PT. Salemba, Jakarta.