

Penyerapan Tenaga Kerja Jasa Transportasi Online di Kota Ternate: Studi Kasus Gojek dan Grab Bike

Syakira Albar¹, Abdul Chalid Ahmad², Musdar Muhammad³, Said Mala⁴

^{1,2,3,4}Universitas Khairun

E-mail: syakira@gmail.com¹, chalid@unkhair.ac.id², musdar@unkhair.ac.id³, saidmala@unkhair.ac.id⁴

Article History:

Received: 04 Agustus 2024

Revised: 24 Agustus 2024

Accepted: 27 Agustus 2024

Keywords: *Transportasi, Online, Penyerapan, Tenaga Kerja. Kota Ternate*

Abstract: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak keberadaan transportasi online (Gojek Bike dan Grab Bike) dan pendapatan terhadap penyerapan tenaga kerja di Kota Ternate. Penarikan sampel Snowball Sampling (sampel bola salju) dengan jumlah 50 sampel. Jenis sampel ini bersifat non-probabilitas (non-random sampling). Penelitian ini dilakukan pada driver transportasi online yang ada dikota Ternate. Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif berupa hubungan fungsional antar variabel melalui pendekatan analisis regresi linier berganda. Hasil penelitian keberadaan transpotasi online meliputi Gojek bike dan Grab bike di Kota Ternate berpengaruh singnifikan positif terhadap peluang penyerapan tenaga kerja bagi Ojek online; dan Rata-rata tingkat pendapatan perbulan yang diperoleh berpengaruh singnifikan positif terhadap peluang penyerapan tenaga kerja bagi Ojek online di Kota Ternate.

PENDAHULUAN

Transportasi *online* adalah transportasi berbasis aplikasi yang terhubung dengan internet atau transportasi yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui smartphone yang merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi dan teknologi komunikasi (Damayanti, 2017). Kemajuan teknologi ini sungguh tidak dapat diprediksi secara pasti, akan tetapi dampaknya sudah pasti secara signifikan dirasakan oleh berbagai bidang, termasuk di dalamnya bidang transportasi (Lyons and Davidson, 2016). Hal ini yang menjadi sebuah peluang besar bagi para pengusaha transportasi di Indonesia untuk dapat melakukan usahanya berbasis daring.

Seringkali sarana transportasi konvensional yang disediakan oleh pemerintah tidak menjadi solusi bagi masyarakat. Transportasi daring belakangan ini muncul sebagai solusi dengan servis yang dapat melayani masyarakat secara langsung. Kondisi ini pada akhirnya menyebabkan preferensi pengguna jasa transportasi, tentunya akan lebih memilih sebuah sistem transportasi yang mudah dan bersifat otomatis (Site, Filippi dan Giustiniani, 2011). Transportasi *online* di Indonesia mulai muncul dengan beroperasinya Gojek pada tahun 2010, disusul dengan Uber dan Grab pada tahun 2014, Maxim pada tahun 2018, serta Shopeefood yang khusus melayani pengiriman makanan sejak 2020. Saat ini, operator-operator tersebut masih tetap eksis kecuali Uber yang telah berhenti sejak 2018 (Kurniawan, 2023).

Tidak hanya mudah digunakan, transportasi *online* juga dinilai dapat mengantarkan

pengguna tiba ke tujuan dalam waktu singkat. Kecepatan dalam mencapai tujuan menjadi alasan berikutnya mengapa orang Indonesia lebih menggemari transportasi *online* dibandingkan mode transportasi lainnya. Selain kedua alasan tersebut, sebanyak 6,1% responden mengungkapkan bahwa harga layanan transportasi *online* yang terjangkau merupakan alasan Ojek *Online* (OJOL) lebih digemari. Jasa transportasi *online* memang selalu menawarkan promo-promo menarik yang menggiurkan pengguna. Metode pembayaran yang beraneka ragam juga mendorong masyarakat untuk lebih sering menggunakan transportasi *online*.

Antara peningkatan kesempatan kerja dan minat masyarakat pengguna transportasi *online* nampak saling berhubungan. Minat pengguna tranportasi *online* yang makin tinggi akibat persepsi tingkat kebutuhan dan kepuasan akan jasa layanan transportasi ini akan mendorong penawaran pelayanan transportasi *online* menjadi makin tinggi pula. Hal ini seperti terungkap dari hasil studi Haja, Lumenta, dan Paturusi (2018) di Kota Manado. Konsumen transportasi *online* merasa puas dengan kehadiran dan pelayanan jenis transportasi tersebut. Kondisi ini juga ditemukan dalam hasil penelitian Marsaoly, Kotta, dan Sultan (2020) di Kota Ternate. Sedangkan beberapa studi lain menemukan adanya minat masyarakat berprofesi sebagai *driver* transportasi *online*, sehingga berdampak pada penyerapan tenaga kerja. Fakhriyah (2020) dalam studi di Kota Cimahi menemukan fakta serupa. Keberadaan transportasi *online* khususnya Gojek telah menjadi lahan pekerjaan baru bagi masyarakat yang sebelumnya tidak memiliki pekerjaan. Sebagai *driver* *online* (gojek) ternyata secara signifikan telah meningkatkan pendapatan mereka. Hasil penelitian ini mirip dengan penelitian Sari dan Yuedrika (2019), serta Ompusunggu (2018) di Kota Medan. Sekitar 64,9% transportasi *online* mempengaruhi kesempatan kerja dan kesejahteraan di Kota Medan, sedangkan 35,1% dijelaskan oleh faktor-faktor lain. Jenis transportasi ini telah menyerap tenaga kerja cukup besar. Darmawan, Suhardi, dan Jufri (2022) selanjutnya juga menemukan kondisi serupa dengan penelitian sebelumnya, khususnya di Kota Parepare.

Kehadiran transportasi *online* baik Gojek maupun Grab di Kota Ternate, baru ada sejak tahun 2019. Terutama transportasi jenis roda dua (Gojek Bike dan Grab Bike). Meskipun pada awal kehadirannya, banyak kendala yang harus dihadapi seperti masih sedikitnya masyarakat yang belum mengetahui kehadirannya dan adanya penolakan dari para ojek pangkalan, namun seiring berjalannya waktu keduanya telah diterima dan sangat diminti masyarakat. Minat masyarakat terhadap transportasi jenis roda dua cukup tinggi, baik Gojek Bike maupun Grab Bike. Ditunjukkan dengan persepsi tingkat kepuasan layanan yang memuaskan (Marsaoly, Kotta, dan Sultan, 2020). Namun, belum ada studi empirik yang mengungkap keberadaanya berdampak terhadap penyerapan tenaga kerja tinggi di Kota Ternate. Terutama yang berprofesi sebagai *driver* Gojek Bike atau Grab Bike. Denngan tujuan peneltian; Untuk menganalisis dampak keberadaan dan tingkat pendapatan Transportasi *Online* Gojek Bike dan Grab Bike terhadap penyerapan tenaga kerja *driver* di Kota Ternate.

LANDASAN TEORI

Transportasi Online

Transportasi *online* adalah transportasi berbasis aplikasi yang terhubung dengan internet atau transportasi yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui smartphone yang merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi dan teknologi komunikasi (Damayanti, 2017). Transportasi *online* sudah tersedia pada smartphone. Jenis aplikasi ini juga tersedia seluruh identitas pengemudi secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi sehingga menciptakan rasa aman (Hestanto, 2020).

Kelebihan dari transportasi *online* adalah (1) Hemat waktu dan tenaga, (2) Bisa dibayar non tunai, (3) Semakin sering digunakan maka semakin sering juga mendapatkan diskon, (4) transportasi *online* punya program loyalitas pelanggan, dan (5) Armada lebih banyak dan kekurangan dari transportasi online adalah (1) Jaringan sering bermasalah, (2) Kurangnya pemahaman pengendara terhadap keselamatan berkendara, (3) Hati-hati data pribadi tersebar (Surya, 2017).

Ojek Online

Ojek *online* merupakan sarana transportasi berbasis Aplikasi *Online* dimana konsumen menggunakan *gadget* sebagai alat untuk memesan layanan Ojek *Online* dan terhubung kepada *driver* yang menerima orderan dan siap mengantarkan konsumen ke tempat tujuan. Lengkapnya Ojek *Online* merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Ojek *Online* merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada smartphone yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek online ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju (Amiruddin, 2019).

Transportasi Grab

Grab didirikan oleh Anthony Tan dan Hooi Ling Tan yang merupakan warga negara Malaysia, mereka melihat adanya dampak negatif dari tidak efisiennya sistem transportasi yang ada pada saat itu. Merekapun memiliki ide untuk membuat aplikasi pemesanan transportasi, khususnya taksi, yang kemudian menobatkan mereka sebagai finalis dalam Kontes Harvard Business School's 2011 Business Plan. Grab merupakan aplikasi layanan transportasi terpopuler di Asia Tenggara yang kini telah berada di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand dan Vietnam, menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara. Layanan Grab ditujukan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan, dan kepastian. Grab sendiri telah hadir di Indonesia pada bulan Juni 2012 sebagai aplikasi pemesanan taksi dan sejak itu telah memberikan beragam pilihan transportasi seperti mobil dan ojek.

Transportasi Gojek

Gojek didirikan oleh Nadiem Makarim, warga negara Indonesia lulusan Master of Business Administration dari Harvard Business School. Ide mendirikan Gojek muncul dari pengalaman pribadi Nadiem Makarim menggunakan transportasi ojek hampir setiap hari ke tempat kerjanya untuk menembus kemacetan di Jakarta. Saat itu, Nadiem masih bekerja sebagai Co-Founder dan Managing Director Zalora Indonesia dan Chief Innovation Officer Kartuku. Sebagai seseorang yang sering menggunakan transportasi ojek, Nadiem melihat ternyata sebagian besar waktu yang dihabiskan oleh pengemudi ojek hanyalah sekadar mangkal menunggu penumpang. Padahal, pengemudi ojek akan mendapatkan penghasilan lebih banyak bila terus mencari penumpang. Selain itu, ia melihat ketersediaan jenis transportasi ini tidak sebanyak transportasi lainnya sehingga sering kali cukup sulit untuk dicari. Ia menginginkan ojek yang bisa ada setiap saat

dibutuhkan. Dari pengalamannya tersebut, Nadiem Makarim melihat adanya peluang untuk membuat sebuah layanan yang dapat menghubungkan penumpang dengan pengemudi ojek (Abdillah, 2022).

Kemunculan Gojek bisa membantu kesejahteraan perekonomian masyarakat. Semakin meningkatnya persaingan pada menerima pekerjaan, menjadi driver Gojek bisa menjadi alternatif pekerjaan kepada mereka yg belum mempunyai pekerjaan tetap. menjadi driver Gojek tidak terikat oleh jam kerja serta jumlah pendapatan yang bergantung di jumlah order yg diselesaikan. Bekerja dengan waktu yg fleksibel inilah yg memungkinkan akan ada banyak masyarakat yang berkeinginan buat bergabung sebagai driver Gojek. Tak menutup kemungkinan para pegawai tetap disebuah perusahaan beralih profesi sebagai driver Gojek . Hal ini dikarenakan potensi pendapatan yg ditawarkan lebih tinggi dibandingkan menggunakan pekerjaan mereka sebelumnya (Fakhriyah,, 2020).

Teori Permintaan dan Penawaran Tenaga Kerja

Permintaan Tenaga Kerja

Permintaan dalam konteks ekonomi didefinisikan sebagai jumlah maksimum suatu barang atau jasa yang dikehendaki seorang pembeli untuk dibelinya pada setiap kemungkinan harga dalam jangka waktu tertentu (Sudarsono, 1990). Dalam hubungannya dengan tenaga kerja, permintaan tenaga kerja adalah hubungan antara tingkat upah dan jumlah pekerja yang dikehendaki oleh pengusaha untuk dipekerjakan. Sehingga permintaan tenaga kerja dapat didefinisikan sebagai jumlah tenaga kerja yang diperkerjakan seorang pengusaha pada setiap kemungkinan tingkat upah dalam jangka waktu tertentu. (Maimun Sholeh,2007)

Menurut Sumarsono (2003), permintaan tenaga kerja dipengaruhi: Perubahan tingkat upah akan mempengaruhi tinggi rendahnya biaya produksi perusahaan. Apabila digunakan asumsi bahwa tingkat upah naik, maka akan terjadi hal hal berikut:a) Naiknya tingkat upah akan meningkatkan biaya produksi perusahaan, yang selanjutnya akan meningkatkan pula harga per unit barang yang diproduksi. b) Apabila upah naik (asumsi harga dari barang barang modal lainnya tidak berubah), maka pengusaha ada yang lebih suka menggunakan teknologi pada modal untuk proses produksinya dan menggantikan kebutuhan akan tenaga kerja dengan kebutuhan akan barang-barang modal seperti mesin dan lain-lain.

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 memaksimumkan kepuasan dengan kendala yang dihadapinya. (Maimun Sholeh, 2007)

Teori Kesempatan Kerja

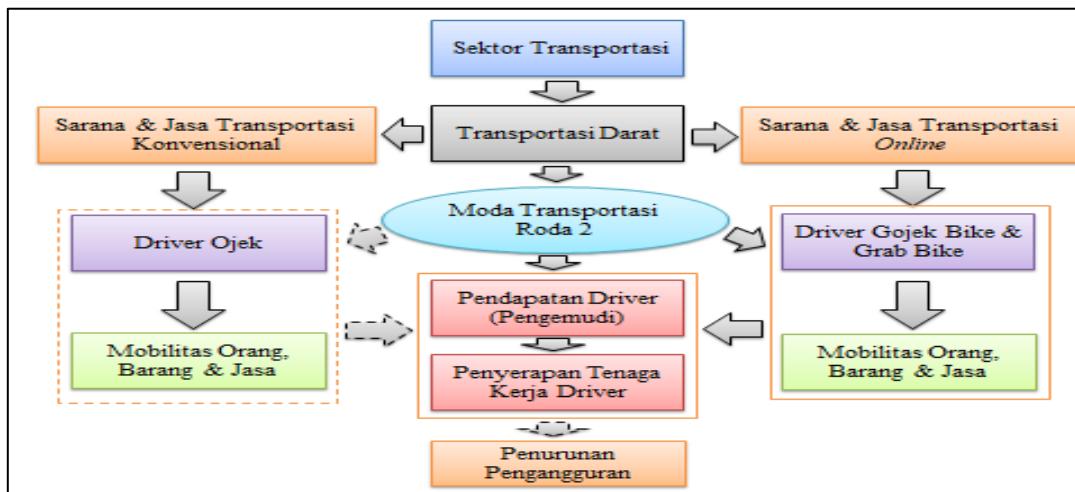
Kesempatan kerja secara umum yaitu suatu keadaan yang mencerminkan jumlah dari total angkatan kerja yang dapat diserap atau ikut secara aktif dalam kegiatan perekonomian. Kesempatan kerja adalah penduduk berusia 15 tahun ke atas yang bekerja atau disebut pula pekerja. Bekerja yang dimaksudkan di sini adalah paling sedikit satu jam secara terus menerus selama seminggu yang lalu. Selain itu kesempatan kerja juga didefinisikan keadaan di mana semua orang yang ingin bekerja pada upah tertentu akan mendapatkan pekerjaan. Kesempatan kerja berkaitan erat dengan

tingkat pengangguran, karena semakin tinggi kesempatan kerja maka semakin menurunkan tingkat pengangguran (Chandra et al. 2020).

Teori Pendapatan

Pendapatan adalah hal yang penting karena mengukur kemampuan dari daya beli masyarakat (Jemadi dan Dwiyanto, 2015). Pendapatan merupakan penambahan aset karena terjadi penambahan operasional perusahaan atau pengurangan kewajiban yang disebabkan oleh penyelesaian suatu layanan atau pengiriman barang (Richmayati et al, 2022).

Pendapatan juga dianggap sebagai ukuran dalam menilai dari keberhasilan suatu usaha dalam perusahaan serta menjadi faktor penentu dalam kelangsungan suatu usaha (Wanda & Prasetyanta, 2021). Phahlevi (2013) menyatakan bahwa pendapatan diartikan sebagai besaran jumlah uang yang diterima oleh perorangan atau badan usaha dalam jangka waktu tertentu.



METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian di Kota Ternate, Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dan primer. Data penelitian ini diperoleh melalui hasil observasi lapangan, wawancara dan penyebaran kuesioner. Wawancara kepada pihak terkait yang menjadi responden dalam penelitian ini, yaitu *driver* Gojek Bike dan Grab Bike. Kuesioner penelitian ini diberikan kepada responden kedua *driver* ojek *online*, yaitu Gojek Bike dan Grab Bike. Informasi berupa data yang diperoleh melalui kuesioner berkaitan dengan tujuan penelitian.

Penarikan sampel menggunakan teknik *Snowball Sampling* (sampel bola salju). Jenis sampel ini bersifat non-probabilitas (*non-random sampling*). Alasan utama dari penggunaan teknik dalam penelitian ini karena data populasi *driver* ojek *online* di Kota Ternate sulit ditemukan. Hal ini dikarenakan perusahaan Gojek dan Grab secara resmi tidak bersedia memberi data jumlah *driver* yang dipekerjakan di Kota Ternate. Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 50 responden, yaitu masing-masing 25 responden *driver* Gojek Bike dan Grab Bike.

Model penelitian pada penelitian tersebut merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan metode analisis regresi linear berganda. Adapun spesifikasinya dalam bentuk model regresi linear berganda, seperti dinyatakan berikut ini.

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$

Keterangan:

- Y : Penyerapan tenaga kerja
- X₁ : Keberadaan transportasi
- X₂ : Kesejahteraan *driver* transportasi *online*
- a : Konstanta;
- β : Koefisien regresi variable X₁;
- e : Variabel *error term*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Keberadaan Ojek Online dan Perkembangannya Kota Ternate

Kota Ternate termasuk salah satu kota di Indonesia yang telah tersedia jasa transpotasi *online*, khususnya Gojek *bike* dan Grab *bike*. Kedua jenis transportasi online ini hadir sejak tahun 2019. Awalnya kehadirannya sempat mendapat penolakan dari kelompok pengemudi ojek konvensional dan transpotasi angkutan umum. Namun, karena kehadirannya dirasakan memberi manfaat bagi masyarakat pengguna transpotasi umum maka berangsur-angsur keberadaanya diterima sebagai bagian dari moda transportasi di Kota Ternate.

Keberadaan kedua jenis ojol (Gojek *bike* dan Grab *bike*) yang mudah diterima oleh masyarakat di kota Ternate pada dasarnya karena memenuhi kriteria jenis transportasi yang efektif dan efisien (Setijowarno and Frazila, 2001).

Uji Validitas dan Reabilitas

Hasil pengujian ini menunjukkan bahwa nilai korelasi (r_{rt}) atau *Pearson Correlation* dari nilai Total seluruh data variable responden (N) sebanyak 50 orang signifikan pada level 0,05 atau 5%. Ditunjukkan oleh nilai Sig. (2-tailed) = 0,000 < 0,05. Artinya, hasil pengujian ini telah memenuhi tingkat validitas data responden.

Tabel 1. Hasil Pengujian Validitas

		Correlations			
		X ₁	X ₂	Y	Total
X ₁	Pearson Correlation	1	0.138	0.366**	0.550**
	Sig. (2-tailed)		0.338	0.009	0.000
	N	50	50	50	50
X ₂	Pearson Correlation	0.138	1	0.402**	0.862**
	Sig. (2-tailed)	0.338		0.004	0.000
	N	50	50	50	50
Y	Pearson Correlation	0.366**	0.402**	1	0.706**
	Sig. (2-tailed)	0.009	.004		0.000
	N	50	50	50	50
Total	Pearson Correlation	0.550**	0.862**	0.706**	1
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	
	N	50	50	50	50

Sumber: Hasil Pengolahan Data SPSS, 2024.

Hasil pengujian reabilitas data menggunakan nilai *Cronbach's Alpha* dan *Cronbach's Alpha Based on Standardized Items* (Tabel 4.23). Hasil pengujian ini menunjukkan nilai *Cronbach's*

Alpha yang dihasilkan sebesar 0,565 atau 56,5%, sedangkan nilai *Cronbach's Alpha Based on Standardized Items* sebesar 0,665 atau 66,5%. Kedua nilai tersebut ternyata lebih besar dari 0,50 atau 50%. Kesimpulan dari pengujian ini adalah seluruh data responden yang dikumpulkan melalui kuesioner telah memenuhi syarat uji reabilitas.

Tabel 2. Hasil Pengujian Reabilitas Variabel

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0.565	0.665	3

Sumber: Hasil Pengolahan Data SPSS, 2024.

Uji Asumsi Klasik

Hasil pengujian signifikansi t-statistik dan uji *goodness of fit* (uji model terbaik), yaitu F-statistik dan R² dalam penelitian ini bersamaan dengan hasil estimasi model dijelaskan pada Tabel 4.27. Uji signifikansi t-statistik menjelaskan pengaruh secara parsial, atau pengaruh masing-masing dari variabel bebas (X₁ dan X₂) terhadap variable terikat (*dependent variable*). Sedangkan uji F-statistik, selain merupakan salah satu kriteria uji *gooness of fit*, juga merupakan uji signifikansi secara bersama-sama (simultan) dari variable bebas terhadap variabel tidak bebas (*dependent variable*).

Hasil regresi model penelitian menunjukkan bahwa kedua variabel bebas X₁ dan X₂ secara parsial atau terpisah berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (Y). Pengaruh kedua variable bebas ditunjukkan oleh nilai t-statistik (t-Stat) masing-masing, yaitu X₁ sebesar 2,495 dan X₂ sebesar 2,830. Kedua nilai t-statistik memiliki nilai probabilitas (nilai Sig) masing-masing sebesar 0,016 dan 0,007 < 0,05. Artinya signifikan pada *level* 5%. Besar pengaruh variabel X₁ dan X₂ terhadap variabel Y ditunjukkan oleh nilai koefisien regresi masing-masing variabel. Nilai koefisien regresi X₁ sebesar 0,277 dan X₂ sebesar 0,156. Kedua nilai koefisien bertanda positif (+), atau menunjukkan arah hubungan atau pengaruh variable bebas terhadap variable tidak bebas (Y) positif atau searah.

Tabel 3. Hasil Regresi Linear Model Penelitian

Variable ^a	Coefficients	Std. Error	t-Stat	Sig.	VIF
(Constant)	2.085	0.414	5.043	0.000*	
X ₁	0.277	0.111	2.495	0.016*	1.020
X ₂	0.156	0.055	2.830	0.007*	1.020
R-Square	0.660	F-Stat	8.251	Glejser Test	No
Adj.R-Square	0.628	Sig.F-Stat	0.001	D-W Test	2.179

Sumber: Hasil Pengolahan Data SPSS, 2024.

Berdasarkan hasil regresi model penelitian maka model persamaan penelitian dinyatakan sebagai berikut:

$$Y = 2,085 + 0,277X_1 + 0,156X_2$$

Model persamaan ini menjelaskan bahwa jika variabel X₁ meningkat 1% maka diharapkan variabel Y akan meningkat 0,277%. Dengan kata lain, jika keberadaan Ojek *Online* (Ojol) dirasakan dapat meningkatkan “manfaat” bagi kepastian pekerjaan dan pendapatan *diver* (X₁) sebesar 1% maka akan meningkatkan peluang penyerapan tenaga kerja (Y) sebagai *driver* Ojol sebesar 0,277%. Selanjutnya, jika variabel X₂ meningkat sebesar 1%, maka diharapkan variable Y

akan meningkat sebesar 0,156%. Berarti jika rata-rata tingkat pendapatan per bulan dari driver Ojol meningkat 1%, maka akan meningkatkan peluang penyerapan tenaga kerja (Y) sebagai *driver* Ojol sebesar 0,156%.

Hasil regresi juga menunjukkan bahwa nilai F-statistik (F-Stat) sebesar 8,251 dengan nilai Sig (probabilitas) sebesar $0,001 < 0,05$. Hasil ini menunjukkan secara bersama-sama (simultan) pengaruh variable bebas (X_1 dan X_2) berpengaruh signifikan terhadap variable dependen (Y). Adapun nilai koefisien determinasi yang dihasilkan sebesar, yaitu R^2 (R-Square) adalah 0,660. Angka ini mengandung arti bahwa sebesar 66,0% perubahan variable Y berasal dari pengaruh variasi perubahan variabel bebas dalam model. Sisanya sebesar 34% berasal dari faktor lain di luar model. Nilai keduanya, baik nilai F-statistik maupun R^2 tersebut juga menunjukkan bahwa model estimasi memenuhi uji *goodness of fit*. Ditandai oleh F-statistik yang signifikan pada *level* 0,05 atau 5% dan koefisien $R^2 > 50\%$.

Pembahasan

Pengaruh Keberadaan Ojek *Online* terhadap Penyerapan Tenaga Kerja

Hasil penelitian ini menemukan bahwa keberadaan Ojek *Online* (Ojol) di Kota Ternate, berdasarkan indikator adanya manfaat terhadap kepastian kerja dan pendapatan tetap yang diterima *driver* Ojol, menunjukkan pengaruh sangat signifikan terhadap peluang pekerjaan baru. Terutama bagi pencari kerja yang berprofesi sebagai *driver* Ojol, baik sebagai pekerjaan utama atau sebagai pekerjaan sampingan. Keberadaan Ojol nampak sebagai salah satu solusi alternatif bagi mereka percari kerja, atau kehilangan pekerjaan (menganggur), untuk bisa terserap dalam pasar kerja di Kota Ternate. Bahkan bagi pekerja tetap keberadaan Ojol di kota ini bisa menjadi pekerjaan sampingan untuk menambah pendapatan di luar pendapatan Gaji atau Upah tetap.

Temuan empirik ini tidak hanya terjadi di Kota Ternate, namun juga terjadi di beberapa daerah lain di Indonesia. Sari dan Yuedrika (2019) transportasi *online* mempengaruhi penyerapan tenaga kerja dan kesejahteraan di Kota Medan sebesar 64,9%. Loda, Tungga, dan Ballo (2024), menemukan transportasi *online* secara simultan berpengaruh terhadap penyerapan tenaga kerja dengan nilai koefisien determinasi 68,6%. Fakhriyah (2020), keberadaan transportasi Gojek telah menjadi lahan pekerjaan baru yang dapat meningkatkan pendapatan. Khususnya bagi *driver* Gojek. Sedangkan Darmawan, Suhardi, dan Jufri (2022) kehadiran Grab *bike* telah memberikan peluang lapangan kerja baru. Terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki pekerjaan atau yang membutuhkan pekerjaan sampingan.

Secara umum, fenomena di atas menunjukkan bahwa kehadiran transportasi online, termasuk Gojek *bike* dan Grab *bike* telah menarik minat masyarakat pengguna jasa transportasi darat. Keberadaannya sebagai moda transportasi alternatif di antara moda transportasi konvensional lain telah pilihan pilihan masyarakat, khususnya di perkotaan. Kota Ternate adalah salah satu dari sekian kota di Indonesia yang juga merasakan keberadaan transportasi *online*, yaitu Gojek *bike* dan Grab *bike*. Selain sebagai penyedia jasa transportasi bagi layanan umum masyarakat, kedua moda transportasi ini juga memberi peluang bagi pekerjaan tenaga kerja.

Pengaruh Tingkat Pendapatan *Driver* Ojek *Online* terhadap Penyerapan Tenaga Kerja

Pengaruh tingkat pendapatan yang diterima *driver* Ojol (Gojek *bike* dan Grab *bike*) merupakan salah satu faktor yang sangat mempengaruhi peluang penyerapan tenaga kerja di Tota Ternate. Hasil penelitian ini diperkuat oleh beberapa temuan empirik lainnya. Fakhriyah (2020) dalam studinya di Kota Cimahi menjelaskan bahwa faktor pendapatan sangat mempengaruhi penyerapan tenaga kerja pada transportasi *online* (Gojek) di Kota Cimahi. Khususnya bagi

masyarakat yang sebelumnya tidak memiliki pekerjaan. Secara ekonomi, faktor pendapatan merupakan salah satu indikator tingkat kesejahteraan masyarakat. Makin tinggi tingkat kesejahteraan sebagai akibat dari meningkatnya pendapatan masyarakat.

Ayuningsih dan Sembiring (2021), meskipun kesejahteraan bagi para *driver* gojek mengalami peningkatan karena keberadaan jenis transportasi Ojol ini, namun hal itu tidak hanya menjadi alternatif sebagai pekerjaan lain. Keberadaan Ojol dirasakan menjadi pilihan pekerjaan untuk mencukupi kebutuhan hidup mereka. Darmawan dan Jufri (2022, Suhardi,) transpotasi Grab bike memberikan kontribusi terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat. Faktor inilah yang menyebakan kehadiran Grab *bike* telah memberikan peluang lapangan kerja baru. Indikator tingkat pendapatan nampaknya memiliki hubungan atau pengaruh signifikan terhadap pilihan masyarakat untuk berprofesi sebagai pengemudi (*driver*) Ojol, baik pada jenis Gojek *bike* maupun Grab *bike*.

KESIMPULAN

Keberadaan transpotasi *online* meliputi Gojek *bike* dan Grab *bike* dan Tingkat pendapatan di Kota Ternate berpengaruh singnifikan terhadap peluang penyerapan tenaga kerja bagi Ojek *online*. Bagi perusahaan operator Ojek *online* (Gojek *bike* dan Grab *bike*) diharap dapat memperluas berbagai jenis jasa pelayanan Ojek *online* agar dapat meningkatkan pendapatan para *driver* dan memperluas kesempatan kerja bagi masyarakat pencari kerja. Khususnya yang berkeinginan menjadi driver Ojol di Kota Ternate. pemerintah daerah Kota Ternate dengan perusahaan operator Ojek *online* untuk mengatur regulasi daerah berkaitan dengan perlindungan keselamatan kerja bagi pada *driver* Ojek *online* dan jaminan keselamatan dan keamanan bagi penumpang (konsumen) pengguna jasa Ojek *online* di Kota Ternate.

DAFTAR REFERENSI

- Abdillah, M. I. (2022). Budaya Organisasi di ojek online (GOJEK). *June*. Andhini, NF (2017) 'Jasa Transportasi Gojek', *Journal Of Chemical Information And Modeling*, 53(9), 1689-1699.
- Alfian, I. A. I., Sari, E. P., & Yuedrika, T. (2019). Analisis Pengaruh Transportasi Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan di Kota Medan. *J-EBIS (Jurnal Ekonomi dan Bisnis Islam)*, 100-113.
- Amiruddin, M. (2019). Pola Komunikasi Driver Ojek Online Grabbike pada Pelayanan Customer di Kota Malang. *Jurnal Penelitian Ilmiah Intaj*, 3(2), 34.
- Arianto, N., & Asmalah, L. (2021). Upaya Meningkatkan Kepuasan Penumpang Ojek Online Melalui Kualitas Pelayanan Dan Tarif Yang Ditawarkan. *Jurnal Ilmiah Prodi Manajemen Universitas Pamulang*, 9 (2), 101-111.
- Azka, R. Mohammad. (2019). Berapa Sih Jumlah Pengemudi Ojek Online?
- Chandra, AS, Yulmardi & Erfit. 2020. Pengaruh Pertumbuhan Penduduk, Inflasi, Investasi, Upah Minimum dan Kesempatan Kerja Terhadap Pengangguran di Kota Jambi. *Jurnal Paradigma Ekonomika*. 15(2), 199.
- Darmawan, D., Suhardi, D., & Jufri, Z. (2022). analisis penyerapan tenaga kerja terhadap transportasi online grab di kota parepare. *Cateris Paribus Journal*, 2(1), 32-37.
- Dwi Ardianta Kurniawan, ST., M. Sc. 2023 Transportasi Online dalam Keseimbangan Supply – Demand
- Fakhriyah, P. (2020). Pengaruh Layanan Transportasi Online (Gojek) Terhadap Perluasan Lapangan Kerja Bagi Masyarakat di Kota Cimahi. Comm-Edu (Community Education

- Journal) 3 (1), 34-41.
- Falefi, M. R., & Waryanto, B. D. (2020). Analisis Perbandingan Antara Pendapatan Driver Gojek Fulltime Dan Upah Minimum Regional Kota Surabaya. *Journal of Sustainability Bussiness Research (JSBR)*, 1(1), 516-523.
- Ghozali, I. (2018). Aplikasi Analisis Multivariete SPSS 25 (9th ed.). Semarang: Universitas Diponegoro.
- Grab Indonesia, (2022). Pertumbuhan Mitra Grab Driver Merata Hingga ke Seluruh Indonesia.
- Haja, M. V., Lumenta, A. S., & Paturusi, S. D. (2018). Analisa Tingkat Kepuasan Pengguna Aplikasi Transportasi Online Di Kota Manado. *Jurnal Teknik Informatika*, 13(4).
- Harian Halmahera, (2019). Dishub Kaget Ternate Sudah Ada Grab. <https://harianhalmahera.com/ternate/dishub-kaget-ternate-sudah-ada-grab/>.
- Hartadi, A. S., & Rusdiansyah, R. (2019). Pengaruh Tarif, Jam Kerja Dan Jumlah orderan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Banjarmasin. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi DanPembangunan*, 2(1), 231. <https://doi.org/10.20527/jiep.v2i1.1169>
- Indonesia, Presiden Republik. "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan." (2006).
- Jemadi, J., & Dwiyanto, B. S. (2015). Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Konsumen Warung Lesehan di Kota Yogyakarta. *Jurnal Maksipreneur: Manajemen, Koperasi, dan Entrepreneurship*, 5(1), 75-92.
- Kuncoro, H. (2002). Upah Sistem Bagi Hasil dan Penyerapan Tenaga Kerja. *Economic Journal of Emerging Markets*, 7(1).
- Loda, B. Y., Tungga, C. A., & Ballo, F. W. (2024). Pengaruh Transportasi Online Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja Di Kota Kupang. *MENAWAN: Jurnal Riset dan Publikasi Ilmu Ekonomi*, 2(1), 149-160.
- Meriza Nadhira Atika Surya (2017) Apa sajakah kelebihan dan kekurangan dari pengguna ojek online?
- Nicholson, Walter. 2002. Mikro Ekonomi Intremidate Dan Aplikasinya. Edisi Kedelapan. Jakarta: Erlangga.
- Ompusunggu, V. M. (2018). Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Pada Transportasi Online di Kota Medan. *Ekonomikawan: Jurnal Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan*, 18(1), 12-18.
- Perangin Angin, E. P. (2022). *Pengaruh Tarif, Jam Kerja dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan Driver Go-Ride di Kabupaten Sleman Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2022* (Doctoral dissertation, Universitas Atma Jaya Yogyakarta).
- Rakhmatulloh, A. R., Tyas, W. P., & Subianto, M. H. (2019). Dampak TRansportasi Berbasis Aplikasi terhadap penyerapan tenaga kerja di kota semarang. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 14(4), 253-264
- Sandra, E., & Mutiara, J. (2022). analisis dampak covid 19 terhadap pendapatan (gojek dan pedagang online) di batam. *Realible Accounting Journal*, 1(2), 25-31.
- Sekaran, U., & Bougie, R. (2017). Metode Penelitian untuk Bisnis: Pendekatan Pengembangan Keahlian Edisi 6 Buku 2.
- Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia, (2017). Kilas Balik Perkembangan Ojek Online di Indonesia Sepanjang 2015.
- Sholeh, M. (2007). Permintaan dan penawaran tenaga kerja serta upah: Teori serta beberapa potretnya di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pendidikan*, 4(1).
- Simanjuntak, D. O. (2023). analisis perbandingan kinerja keuangan sebelum dan sesudah pandemi covid-19 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek indonesia (BEI) periode

- 2019-2020.
- Simorangkir, Eduardo, 2017. Transportasi Online Terbukti Kurangi Pengangguran. [online] Tersedia
- Sultan, M. A., Marsaoly, N., & Kotta, M. I. (2020). persepsi masyarakat tentang angkutan online di kota ternate. *jurnal simetrik*, 10(2), 350-354.
- Sumarsono, Sony. 2003. Ekonomi Manajemen SDM, ketenagakerjaan. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sunarto, S., & Fatimah, R. D. A. N. (2016). Pengaruh Penerimaan Retribusi Dan Penetapan Tarif Obyek Wisata Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Gunung Kidul Tahun 2013-2015. *Jurnal Akuntansi*, 4(2), 91-101.
- Wanda, M. E., & Prasetyanta, A. (2021). Analisis Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja, dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan Driver Ojek Online Di Kota Yogyakarta. *Jurnal Bisnis Dan Akuntansi (Equilibrium)*, 15(1).
- Warsini, S., Suhartati, T., & Nugroho, H. (2020, November). Strategi Income Shifting Sebagai Reaksi Penurunan Tarif Pajak Korporasi Dan Faktor Determinan. In *Prosiding Seminar Nasional Terapan Riset Inovatif (SENTRINOV)* (Vol. 6, No. 2, pp. 89-96).
- Widjaja, A. E. (2018). Pengaruh lokasi, harga, promosi, dan kualitas pelayananterhadap keputusan menggunakan ojek online. *Jurnal Bisnis Terapan*, 2(02), 169-178.
- Yonatan, Agnes, Z. (2023). Mengapa Orang Indonesia Memilih Transportasi Online?