

**KONTRIBUSI OJEK *ONLINE* GOJEK BAGI KONDISI
PEREKONOMIAN MITRA DAN PENYERAPAN TENAGA
KERJA DI SURABAYA**

SKRIPSI

Oleh

**ALIFIA SITI ZULAICHA NOOR FITRIA
NIM : G91218065**



**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI
SURABAYA
2022**

PERNYATAAN

Saya, Alifia Siti Zulaicha Noor Fitria, G91218065, menyatakan bahwa:

1. Skripsi saya ini adalah asli dan benar-benar hasil karya saya sendiri, dan bukan hasil karya orang lain dengan mengatasnamakan saya, serta bukan hasil peniruan atau penjiplakan (plagiarisme) dari karya orang lain. Skripsi ini belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik baik di UIN Sunan Ampel Surabaya, maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Di dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
3. Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis skripsi ini, serta sanksi-sanksi lainnya sesuai dengan norma dan peraturan yang berlaku di UIN Sunan Ampel Surabaya.

Surabaya, 26 Oktober 2022



Alifia Siti Zulaicha Noor Fitria
NIM. G91218065

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Surabaya, 14 Oktober 2022

**Skripsi yang ditulis oleh Alifia Siti Zulaicha, NIM G91218065 ini
telah selesai dan siap untuk diuji**

Dosen Pembimbing,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized letter 'A' followed by a smaller, more complex flourish that includes a colon-like symbol.

Saoki, S.H.I., M.H.I.

LEMBAR PENGESAHAN

KONTRIBUSI OJEK *ONLINE* GOJEK BAGI PEREKONOMIAN MITRA DAN PENYERAPAN TENAGA KERJA DI SURABAYA

Oleh
Alifia Siti Zulaicha Noor Fitria
NIM : G91218065

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji pada
tanggal 26 Oktober 2022 dan dinyatakan memenuhi
syarat untuk diterima

Susunan Dewan Penguji:

1. Saoki, S.H.I., M.H.I.
NIP. 197404042007101004
(Penguji 1)

Tanda Tangan



2. Andhy Permadi, M.Kom.
NIP. 198110142014031002
(Penguji 2)



3. Ana Toni Roby Candra Yudha, S.E.I., M.E.I.
NIP. 201603311
(Penguji 3)



4. Debby Nindya Istiandari, M.E.
NIP. 199512142022032002
(Penguji 4)



Surabaya, 26 Oktober 2022

Ketua Program Studi
Ilmu Ekonomi



Dok. Endang Arifin, S.Ag., S.S., M.E.I
NIP. 197005142000031001



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
PERPUSTAKAAN

Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Alifia Siti Zulaicha Noor Fitria
NIM : G91218065
Fakultas/Jurusan : Ekonomi dan Bisnis Islam / Ilmu Ekonomi
E-mail address : alifiasznoorfitria@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :

Sekripsi Tesis Desertasi Lain-lain (.....)
yang berjudul :

**KONTRIBUSI OJEK *ONLINE* GOJEK BAGI KONDISI PEREKONOMIAN MITRA
DAN PENYERAPAN TENAGA KERJA DI SURABAYA**

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara *fulltext* untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 31 Oktober 2022

Penulis

Alifia Siti Zulaicha Noor Fitria

ABSTRAK

Skripsi yang berjudul “Kontribusi Ojek *Online* Gojek Bagi Kondisi Perekonomian Mitra dan Penyerapan Tenaga Kerja di Surabaya”. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pengamatan penulis mengenai kontribusi Gojek terhadap kehidupan mitra nya di Surabaya baik dalam segi perekonomian dan penyerapan tenaga kerja.

Sampel pada penelitian ini sejumlah 73 orang yang merupakan Mitra Gojek Surabaya. Penelitian ini bersifat lapangan. Dalam teknik pengumpulan data yang dipergunakan pada penelitian ini adalah observasi, studi dokumen, wawancara serta dokumentasi. Teknik analisis data mempergunakan yaitu reduksi data, penyajian data serta penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menyatakan bahwa kontribusi Gojek terhadap mitra nya terbagi menjadi dua macam yakni kontribusi materi dan bukan materi. Dalam bentuk materi Gojek memberikan dana berupa bonus target, saldo deposit, *voucher* belanja dan *voucher* diskon untuk mitra, sedangkan dalam bentuk bukan materi Gojek memberikan wadah dan ruang kepada mitra untuk para mitra mengembangkan potensi mereka baik dalam bentuk pelatihan maupun forum–forum diskusi, memberikan layanan medis berupa program Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) ketenagakerjaan dan ambulan gratis. Bagi penyerapan tenaga kerja di Surabaya, Gojek berupaya untuk meningkatkan permintaan akan layanan mereka sehingga Gojek dapat melakukan rekrutmen calon mitra baru. Adanya Gojek turut membantu mitra untuk mendapatkan penghasilan, baik penghasilan utama maupun penghasilan sampingan.

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan, maka penulis mengajukan saran–saran yaitu sebaiknya Gojek lebih memperhatikan mitra dalam bentuk keamanan kendaraan mitra, walaupun telah banyak kontribusi Gojek baik materi maupun bukan materi terhadap mitra namun jaminan keamanan kendaraan mitra masih tidak ada. Sebaiknya Gojek dapat memberikan kontribusi berupa asuransi kehilangan kendaraan bagi mitra yang menjalankan aplikasi mereka. Karena dalam prosesnya kendaraan yang digunakan mitra merupakan kendaraan pribadi. Dalam penyerapan tenaga kerja sebaiknya Gojek dapat membuka lapangan pekerjaan yang lebih luas lagi sehingga rekrutmen terbesar mereka tidak hanya bergantung kepada rekrutmen mitra *driver* saja.

Kata Kunci : Ojek *Online*, Perekonomian Mitra, Penyerapan Tenaga Kerja

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1. 1 Latar Belakang.....	1
1. 2 Identifikasi Masalah dan Batasan Masalah.....	5
1. 3 Rumusan Masalah.....	6
1. 4 Kajian Pustaka.....	7
1. 5 Tujuan Penelitian.....	10
1. 6 Manfaat Penelitian.....	11
1. 7 Definisi Operasional.....	12
1. 8 Metode Penelitian.....	15
1. 9 Sistematika Pembahasan.....	22
BAB II KERANGKA TEORITIS	26
2. 1 Teori Kontribusi.....	26
2. 1.1 Pengertian Kontribusi.....	26
2. 1.2 Jenis-Jenis Kontribusi.....	27
2. 2 Teori Pendapatan.....	29
2. 2.1 Pengertian Pendapatan.....	29
2. 2.2 Jenis-Jenis Pendapatan.....	30
2. 2.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan.....	32
2. 3 Teori Penyerapan Tenaga Kerja.....	33
2. 3.1 Pengertian Penyerapan Tenaga Kerja.....	33
2. 3.2 Pengertian Tenaga Kerja.....	35

2. 3.3	Macam-Macam Tenaga Kerja.....	36
2. 4	Teori Kemitraan.....	38
2. 4.1	Pengertian Kemitraan.....	38
2. 4.2	Tujuan Kemitraan.....	41
2. 4.3	Perjanjian Kemitraan.....	42
2. 5	Kerangka Teoritis.....	45
BAB III	DATA PENELITIAN.....	27
3. 1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	47
3. 2	Ojek <i>Online</i> Gojek di Surabaya.....	55
3. 2.1	Profil Mitra Gojek di Surabaya.....	55
3. 2.2	Mekanisme dalam Menggunakan Aplikasi Go-Partner....	58
3. 2.3	Kondisi Perekonomian Mitra Gojek.....	65
3. 2.4	Bentuk Kontribusi Gojek Terhadap Mitra.....	72
3. 2.5	Upaya Gojek dalam memperluas lapangan pekerjaan.....	89
BAB IV	ANALISIS KONTRIBUSI GOJEK BAGI PEREKONOMIAN	
MITRA DAN PENYERAPAN TENAGA KERJA.....		96
4. 1	Analisis kontribusi Gojek Bagi Perekonomian Mitra.....	96
4. 2	Analisis kontribusi Gojek dalam penyerapan tenaga kerja.....	102
BAB V	PENUTUP.....	105
PENUTUP.....		105
5. 1	Kesimpulan.....	105
5. 2	Saran.....	106
DAFTAR PUSTAKA.....		107
LAMPIRAN.....		111

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 3.1 Jumlah Penduduk Kota Surabaya 5 Tahun Terakhir.....	47
Tabel 3.2 Tenaga Kerja berdasarkan Lapangan Pekerjaan Utama	50
Tabel 3.3 Persyaratan Untuk Bergabung Menjadi Mitra GoRide	54
Tabel 3.4 Data Responden Mitra <i>Driver</i>	55
Tabel 3.5 Rata – Rata Pendapatan Mitra <i>Driver</i>	64
Tabel 3.6 Data Lama Responden Bergabung dengan Gojek	65
Tabel 3.7 Data Pekerjaan Responden Sebelum Menjadi Mitra Gojek	67
Table 3.8 Data Lama Jam <i>Online</i> Responden.....	69



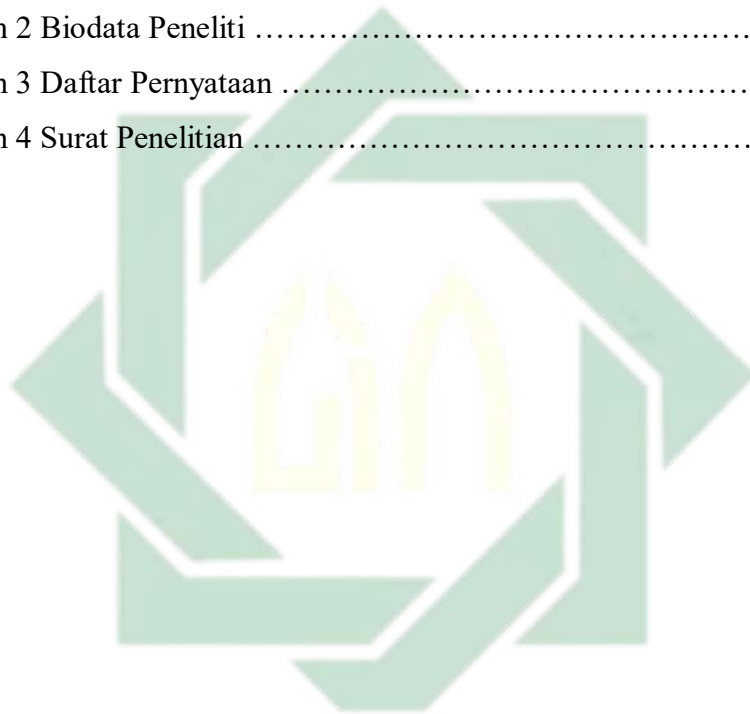
UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar 3.1 Peta Kota Surabaya	45
Gambar 3.2 Penurunan TPAK Surabaya 2019 – 2021.....	48
Gambar 3.3 Jumlah Angkatan Kerja Surabaya Menurut Jenis Kelamin	49
Gambar 3.4 TPT Kota Surabaya 2019 – 2021	51
Gambar 3.5 TPT Kota Surabaya berdasarkan Tingkat Pendidikan	52
Gambar 3.6 Gambar Logo GoRide	57
Gambar 3.7 Gambar Logo GoFood	58
Gambar 3.8 Gambar Logo GoSend	58
Gambar 3.9 Gambar Logo GoShop	59
Gambar 3.10 Gambar Pesanan GoRide dan GoFood.....	50
Gambar 3. 11 Gambar Pesanan GoSend dan GoShop	61
Gambar 3. 12 Proses Pengambilan Pesanan Oleh <i>Driver</i>	62
Gambar 3. 13 Proses Pengiriman Pesanan kepada Pelanggan	63
Gambar 3. 14 Diskon Bagi Para Mitra Gojek	70
Gambar 3. 15 <i>Voucher</i> Diskon Perawatan Kendaraan Mitra	71
Gambar 3. 16 <i>Voucher</i> Bantuan Sembako Kepada Mitra saat Pandemi	72
Gambar 3. 17 <i>Voucher</i> Tebus Paket Makanan bagi Mitra	75
Gambar 3. 18 Program BPJS Ketenagakerjaan	75
Gambar 3. 19 Ambulance Gojek dan Penanganan Mitra Korban Laka	77
Gambar 3. 20 Media Sosial Kopdar Gojek Surabaya	79
Gambar 3. 21 Undangan Kopdar Akbar Mitra	79
Gambar 3. 22 Skema Poin Mitra <i>Driver</i>	81
Gambar 3. 23 Reward Bonus Partner Basic	82
Gambar 3. 24 Reward Bonus Partner Silver	83
Gambar 3. 25 Reward Bonus Partner Gold	84
Gambar 3. 26 Reward Bonus Partner Platinum	85
Gambar 3. 27 Aplikasi GoFood dan Mitra UMKM.....	89
Gambar 3. 28 Rekrutmen Mitra Gojek	90
Gambar 3. 29 Bursa Kerja di Website Gojek.....	91
Gambar 3.30 Lowongan Pekerjaan Pada Website Gojek.....	92

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
Lampiran 1 Dokumentasi	107
Lampiran 2 Biodata Peneliti	108
Lampiran 3 Daftar Pernyataan	109
Lampiran 4 Surat Penelitian	111



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1 Latar Belakang

Perkembangan sistem transportasi dewasa ini mengalami perkembangan yang pesat sejak dikenalnya moda transportasi berbasis *online*. Transportasi *online* menurut (Alfonsius, 2020) adalah sebuah kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat yang memiliki aturan guna menjaga keamanan dan keselamatan pengendara dan masyarakat yang diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Serta peraturan bagi pengemudi mobil *online* tertuang dalam regulasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2018, yang menjelaskan tentang pelayanan angkutan dari pintu ke pintu, memiliki wilayah operasional dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan atau simpul transportasi lainnya dengan cara pemesanan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi dengan besaran argo yang telah tercantum dalam aplikasi.

Di Indonesia terdapat beberapa penyedia layanan transportasi *online* salah satunya aplikasi Gojek. Gojek merupakan aplikasi yang diciptakan oleh PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa pada tahun 2010. Gojek menyandang gelar perusahaan unicorn pertama yang ada di Indonesia dengan jumlah kenaikan pesanan dari 10.000 pesanan per hari menjadi 300.000 pesanan per hari.

Dalam penyerapan tenaga kerjanya Gojek melakukan penyerapan terhadap masyarakat sekitar wilayah yang telah menerima ekspansi dari layanan Gojek selain itu Gojek turut mempersilahkan mitra yang menyandang disabilitas untuk bergabung menjadi bagian dari mitranya terhitung telah ada 30.000 mitra yang difabel. Selain melakukan ekspansi dari Jakarta ke kota lainnya, Gojek juga melakukan ekspansi ke luar negeri yaitu Singapura, Vietnam dan Thailand (PT Aplikasi Karya Anak Bangsa, 2022).

Dalam prosesnya Gojek juga turut melakukan kontribusi bagi kelancaran perekonomian mitranya. Menurut (Saragih, 2011), kontribusi merupakan keterlibatan seseorang individu maupun kelompok yang memposisikan diri terhadap peran dalam suatu keluarga sehingga dapat memberikan dampak yang bermanfaat bagi aspek sosial dan aspek ekonomi. Selaras dengan teori tersebut Gojek turut berpartisipasi dalam penunjang keberlangsungan perekonomian mitranya. Gojek memberikan layanan akan asuransi kesehatan, insentif bagi mitra, pencairan penghasilan yang fleksibel, pusat pembelajaran mitra serta perlindungan di jalan. Keturutsertaan tersebut merupakan cerminan dari keinginan Gojek agar menjadi penyedia layanan yang amanah dan memprioritaskan kesejahteraan mitranya.

Berdasarkan penelitian sebelumnya transportasi *online* ini memiliki peranan yang baik bagi masyarakat yang masih belum terserap lapangan pekerjaan, Dengan adanya inovasi ini mereka mendapatkan kesempatan bekerja baik menjadi pekerjaan utama maupun pekerjaan sampingan (Ian

Alfian *et al.*, 2019). Sebagai keturutsertaan dalam penyerapan tenaga kerja yang ada di sekitar masyarakat, Gojek menawarkan lapangan pekerjaan yang fleksibel. Aplikasi Gojek memiliki kontribusi khusus bagi ketenagakerjaan yakni menyediakan lapangan pekerjaan yang tidak terikat jam kerja, jumlah pendapatan yang tergantung jumlah orderan yang diselesaikan serta proses rekrutmennya yang tidak memiliki batasan usia dan pendidikan. Sehingga banyak dari masyarakat yang akan tertarik bergabung menjadi bagian dari mitranya dan juga dewasa ini Gojek dapat dijadikan sumber alternatif pekerjaan pasca banyaknya peristiwa pemutusan hubungan pekerjaan pasca pandemi (Fakhriyah, 2020).

Perkembangan Gojek akan terus meningkat selaras dengan perkembangan masyarakat yang serba modern, di Surabaya perkembangan Gojek cukup tinggi hal ini dikarenakan Surabaya merupakan kota metropolitan yang merupakan sebuah kota dengan kepadatan penduduk yang tinggi serta dengan gaya hidup masyarakatnya yang sudah serba modern sehingga penerimaan inovasi-inovasi yang dapat membantu keberlangsungan kegiatan masyarakat pun akan semakin digandrungi. Ketika Gojek telah mampu berkembang dan mendapatkan banyak permintaan akan layanannya maka keterbukaan lapangan pekerjaan dalam bidang ini juga akan semakin tinggi. Sebagaimana dengan misi sosial Gojek, mereka berkomitmen bahwa mereka ingin meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan cara menciptakan sebuah efisiensi pasar, dengan memanfaatkan teknologi dalam penyebarluasan dampak sosial tersebut untuk meningkatkan pendapatan

mitranya. Perkembangan fitur-fitur layanan seperti goride, goocar, gofood, gosend, gobox, dan beberapa fitur lain diciptakan guna memperluas kebutuhan tenaga kerja sehingga aplikasi ini dapat melakukan penyerapan tenaga kerja yang ada di masyarakat (Junior, 2017)

Setiap proses suatu hal pasti tidak dapat berjalan mulus saja, walaupun perencanaan demi perencanaan telah disusun dengan sistematis dengan tujuan yang positif namun belum tentu semua itu dapat selalu menghasilkan sebuah peranan yang baik, begitu dengan proses operasional sehari-hari yang dialami oleh Gojek beserta mitranya yang kadang kala menemui hambatan dan ancaman. Berdasarkan informasi yang dilansir dari CNN Indonesia, masih terdapat kebijakan-kebijakan yang ditetapkan oleh penyedia layanan aplikasi yang dirasa masih kurang menguntungkan bagi mitra yakni sistem bonus yang memaksa mitra harus melakukan jam *online* yang cukup lama hingga melebihi waktu yang ditentukan pemerintah yakni 8 jam kerja yang tertuang dalam Undang-undang Ketenagakerjaan Nomor 13 Tahun 2003, bekerja lebih dari 40 jam per pekan dianggap sebagai jam kerja yang lama. Apalagi jika 48 jam per pekan maka dianggap kerja berlebihan, lalu penetapan argo yang masih dirasa sepihak karena dalam penetapan argo perusahaan aplikasi yang menentukan selain itu ditambah masih terdapat pemotongan argo yang dilakukan perusahaan terhadap pendapatan *driver*, serta kedatangan kompetitor pada bidang serupa dapat mengancam pendapatan mitranya karena masyarakat tidak hanya akan menggunakan jasa mereka. Kompetitor tidak hanya berasal dari perusahaan lain yang serupa

namun bagi para mitra semakin tingginya jumlah mitra *driver* Gojek maka akan menghambat jumlah orderan yang masuk kepada *driver* serta bagi para *merchant* maka akan banyak produk serupa yang tersedia di layanan Gojek sehingga peluang akan terjualnya produk mereka semakin rendah (Ayuwuragil, 2018).

Dari pemaparan tersebutlah maka penelitian ini dirasa penting untuk dilakukan guna melihat kondisi nyata yang ada pada kejadian lapangan sebenarnya, bagaimana bentuk kontribusi Gojek dalam perekonomian mitranya serta penyerapan tenaga kerja yang ada di Surabaya. Bentuk kontribusi seperti apa yang telah dilakukan oleh Gojek serta bagaimana keturutsertaan Gojek di setiap aspek operasional para mitra, mampukah Gojek melakukan keturutsertaan yang menguntungkan atau tidak. Maka dari itu peneliti berminat melaksanakan penelitian dengan judul **“Kontribusi Ojek Online Gojek Bagi Kondisi Perekonomian Mitra dan Penyerapan Tenaga Kerja di Surabaya”**

1. 2 Identifikasi Masalah dan Batasan Masalah

1. Identifikasi Masalah

- a. Jumlah orderan yang tidak pasti bagi mitra *driver*
- b. Regulasi kompetitor sangat mempengaruhi pendapatan mitra *driver*
- c. Terdapat kecurangan yang berasal dari oknum mitra dengan pemanfaatan aplikasi modifikasi dan *fake* GPS yang dapat merugikan mitra *driver* lain.
- d. Tidak ada fasilitas kendaraan dari perusahaan serta terdapat

minimum tahun kendaraan menyebabkan penyerapan tenaga kerja hanya dapat dilakukan bagi tenaga kerja yang memiliki kendaraan pribadi dengan umur kendaraan maksimal lima tahun terakhir.

2. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi permasalahan yang telah diuraikan maka dalam penelitian ini akan dibatasi cakupan pembahasannya mengenai :

- a. Pembahasan penelitian ini dibatasi tentang bagaimana kontribusi Gojek dalam membuat kebijakan guna merespon permasalahan seperti ketidakpastian orderan serta kecurangan dengan aplikasi modifikasi yang dapat mempengaruhi kondisi perekonomian mitra.
- b. Pembahasan dibatasi tentang bagaimana upaya Gojek dalam berkontribusi pada proses penyerapan tenaga kerja seperti upaya sosialisasi dan pembekalan serta penyediaan regulasi serta akomodasi yang dapat membantu proses kerja mitra *driver*.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah yang telah dipaparkan pada latar belakang maka dapat dirumuskan suatu rumusan masalah yaitu :

1. Bagaimana bentuk kontribusi Gojek bagi perekonomian mitra di Surabaya?
2. Bagaimana bentuk kontribusi Gojek bagi penyerapan tenaga kerja di Surabaya?

1. 4 Kajian Pustaka

Guna meminimalisir dan menghindari kesalah pahaman serta menguraikan tentang permasalahan yang ada maka akan diperlukan suatu pengkajian pustaka. Kajian pustaka menurut (Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, 2017) merupakan deskripsi singkat mengenai kajian atau penelitian terdahulu yang selaras dengan penelitian yang akan diteliti sehingga dapat menjelaskan bahwa kajian yang akan dilakukan bukan dari pengulangan penelitian maupun duplikasi kajian sebelumnya. Sehingga pada penelitian ini tidak terlepas dari acuan penelitian sebelumnya yang menjadi bahan kajian dan referensi untuk melakukan penelitian, antara lain :

1. Penelitian yang dilaksanakan oleh (Sudarmi, 2019) **“Kontribusi Sektor Industri Pengolahan terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar”**. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan hasil bahwa kontribusi sektor industri pengolahan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan namun kontribusinya terhadap PDRB Kota Makassar masih fluktuatif yang mana masih terdapat peningkatan dan penurunan setiap tahun. Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian saat ini adalah penelitian saat ini menggunakan sektor transportasi *online* yakni Gojek sebagai objek penelitian yang mana peneliti ingin meneliti lebih lanjut bagaimana kontribusi Gojek terhadap perekonomian mitranya.
2. Penelitian tentang **“Kontribusi Perusahaan terhadap Pendapatan dan Penyerapan Tenaga Kerja Masyarakat Lokal di Perkebunan Teh PT.**

Rumpun Sari Medini Kabupaten Kendal”(T. D. Sukarno, D. Mardiningsih, 2016) Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif yang menerangkan bahwa perusahaan ini cukup berkontribusi bagi penyerapan tenaga kerja penduduk setempat namun pemerhatian akan kesejahteraan karyawan terlebih karyawan lepas diharapkan agar lebih diperhatikan Kembali. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian saat ini adalah jika penelitian terdahulu terhadap PT. Rumpun Sari Medini sedangkan penelitian saat ini terhadap Gojek yang merupakan aplikasi dari PT.Karya Anak Bangsa. Serta kontribusi pada penelitian terdahulu ditujukan terhadap karyawan sedangkan penelitian saat ini terhadap mitra *driver*.

3. Penelitian mengenai **“Dampak Ojek *Online* (Gojek) Terhadap Kesempatan Kerja dan Pendapatan Mitra Ojek *Online* (Gojek) Di Kota Medan 2018**”(Zulfansyah, 2019) Penelitian ini menggunakan metode gabungan yaitu metode kualitatif dengan kuantitatif. Penelitian ini menjelaskan bahwa Gojek berkontribusi terhadap perluasan kesempatan kerja bagi masyarakat Kota Medan serta dengan adanya perluasan kesempatan kerja tersebut turut meningkatkan pendapatan mitra yang bergabung dengan mereka baik peningkatan perolehan pendapatan mitra *driver* serta peningkatan omzet penjualan bagi mitra *merchant* GoFood Perbedaan dalam penelitian ini adalah penelitian terdahulu membahas mengenai keturutsertaan Gojek dalam memperluas kesempatan kerja dan peningkatan pendapatan mitra di Kota Medan sedangkan penelitian

sekarang akan membahas mengenai keturutsertaan Gojek dalam membuka kesempatan kerja dan penyerapan tenaga kerja serta dampak bagi perekonomian mitra yang berada di Kota Surabaya.

4. Penelitian tentang **“Efisiensi dan Dampak Ojek *Online* terhadap Kesejahteraan *Driver* Kota Makassar”**(Zakinah, 2019) Penelitian ini menggunakan metode gabungan yakni kuantitatif dan kualitatif. Penelitian ini menjelaskan bahwa dengan adanya Gojek memberikan dampak efisiensi yang lebih bagi pengguna moda transportasi umum sehingga memberikan kepuasan kepada pelanggan akan layanannya. Serta Gojek turut berkontribusi dalam kesejahteraan masyarakat yang bergabung menjadi mitranya, seperti peningkatan penghasilan setelah bergabung dengan Gojek. Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian yang sekarang adalah penelitian sekarang akan dilakukannya penelitian terhadap *driver* Kota Surabaya.
5. Penelitian tentang **“Upaya Gojek Dalam Membentuk Konstruksi Sosial”**(Mardiansyah, 2016) dengan metode yang digunakan yakni metode kualitatif dengan analisis deskriptif. Penelitian ini menjelaskan bahwa Gojek telah berkontribusi dalam pengadaan layanan yang canggih dan mempertahankan kualitas diantara banyaknya kompetitor yang mulai muncul pada bidang serupa. Gojek juga telah berupaya mengenalkan produk mereka kepada customer dengan cara pembuatan iklan, pemilihan warna yang identik pada setiap pengemudi Gojek. Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian yang sekarang adalah terletak pada subjek

pengenalan kontribusinya jika pada penelitian sebelumnya membahas mengenai bagaimana Kontribusi Gojek kepada customer namun pada penelitian Sekarang akan dibahas mengenai Kontribusi Gojek bagi mitra *driver*.

6. Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Aminuddin, 2019) tentang **“Potret Kehidupan *Driver* Gojek (Studi Kasus Paguyuban *Driver* Gojek di Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo)**. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif karena dibutuhkan pendekatan langsung kepada objek. Penelitian ini menyatakan bahwa Potret Kehidupan *driver* Gojek yang ada dalam Paguyuban *driver* Gojek ini bermacam – macam latar belakang dan aktivitas serta kebiasaan yang berbeda. Berawal dari kebiasaan untuk mencari teman senasib hingga akhirnya menjadi seperti keluarga kedua bagi mereka karena mereka sangat terbantu dengan adanya paguyuban ini.

1. 5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dirumuskan, terdapat tujuan penelitian yang dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bentuk kontribusi Gojek bagi perekonomian mitra di Surabaya
2. Untuk mengetahui bentuk kontribusi Gojek bagi penyerapan tenaga kerja di Surabaya

1. 6 Manfaat Penelitian

Setiap penelitian memiliki suatu manfaat yang berguna untuk pembaca, Begitu juga dalam penelitian ini memiliki beberapa manfaat bagi bidang akademik, teoritis maupun praktis. Adapun beberapa manfaat tersebut adalah :

1. Secara Akademik

Secara akademik penelitian ini berguna untuk membangun pengetahuan mengenai kontribusi ojek *online* Gojek bagi perekonomian mitra-nya dan penyerapan tenaga kerja di Surabaya

2. Secara Teoritis

Secara teoritis penelitian ini berguna untuk bahan kajian bagi para peneliti yang ingin mengangkat penelitian tentang kontribusi perusahaan yang bergerak dalam bidang teknologi transportasi bagi perekonomian masyarakat dan perluasan lapangan pekerjaan.

3. Secara Praktis

- a. Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat meningkatkan motivasi generasi muda untuk dapat menciptakan suatu inovasi baru yang mampu berpengaruh secara positif terhadap perekonomian Surabaya hingga Indonesia
- b. Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat sebagai sumber informasi dan sumber edukasi mengenai perusahaan yang dapat

mencetak prestasi dari suatu inovasi baru yang telah diciptakan oleh PT Karya Anak Bangsa yakni sebuah aplikasi Gojek

- c. Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat dijadikan suatu bahan evaluasi bagi para pengusaha atau wirausaha lainnya dalam menciptakan suatu ide atau inovasi yang dapat menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat di Indonesia
- d. Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat menjadi sebuah acuan bagi perusahaan dalam menentukan kebijakan guna menjaga kesejahteraan pegawai maupun mitranya.

1. 7 Definisi Operasional

Di Setiap penelitian pasti membutuh sebuah definisi yang konkrit agar menciptakan sebuah penelitian yang dapat bermanfaat bagi pembaca. Suatu konsep penelitian haruslah relevan dengan definisi masalah dan batasan masalah yang telah ditetapkan. Maka dari itu dengan adanya definisi operasional dapat menjelaskan mengenai gambaran singkat tentang konsep dasar yang akan dibahas pada penelitian ini, yakni :

- a. Kontribusi

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kontribusi berarti sumbangan. Yang mana sumbangan ini dimaksudkan sebagai keturutsertaan sebuah subjek dalam suatu peristiwa ataupun kegiatan (Tim Redaksi KBBI, 2020).

Pada penelitian ini kontribusi berarti segala bentuk kegiatan baik kegiatan langsung ataupun sebuah pembuatan kebijakan oleh Gojek yang akan diterapkan kepada operasional sehari-hari mitra, baik mitra *driver* maupun mitra *merchant*. Peneliti akan melihat bagaimana kontribusi yang dikerahkan Gojek merujuk kepada kesejahteraan mitra atau sebaliknya.

b. Gojek

Gojek merupakan suatu layanan jasa dan transportasi yang terhubung secara daring serta dikemas dalam bentuk aplikasi. Gojek sebagai suatu aplikasi yang diciptakan oleh yakni PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa. Pada penelitian ini peneliti menjadikan Gojek sebagai objek penelitian dengan mengamati kontribusinya terhadap mitra yang bergabung.

c. Perekonomian Masyarakat

Perekonomian masyarakat adalah sebuah kegiatan yang dilakukan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Kegiatan perekonomian ini dilakukan agar roda perekonomian mereka dapat terus berputar. Pada penelitian ini perekonomian masyarakat yang dimaksud adalah perekonomian mitra baik mitra *driver* maupun mitra *merchant*. Pengamatan dalam perekonomian mitra ini dilihat bagaimana kualitas hidup mereka sebelum dan sesudah bergabung menjadi mitra Gojek. Apakah terdapat peningkatan atau justru mengalami penurunan perekonomian.

d. Mitra

Menurut KBBI, Mitra merupakan seorang rekanan kerja baik berupa teman atau pasangan kerja hingga partner kerja yang telah seseorang pilih untuk menjalankan suatu usaha. Begitu juga dengan Mitra Gojek baik mitra *driver* maupun mitra *merchant* mereka merupakan sekumpulan orang yang dipilih oleh Gojek. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan mitra *driver* GoRide sebagai sumber pengumpulan data dengan sudut pandang lain yakni pada sudut pandang mitra. Mitra pada penelitian ini adalah mereka yang memberikan informasi terhadap operasional yang nyata dilapangan yang relevan dengan bentuk kontribusi Gojek terhadap sistemika operasional yang ada seperti penetapan kebijakan baik bonus maupun argo.

e. Penyerapan Tenaga Kerja

Penyerapan merupakan suatu proses yang mana menurut KBBI berarti, peristiwa penyerapan suatu unsur pada unsur lainnya yang nantinya akan memadukan kedua unsur menjadi satu maupun menggantikan unsur yang lama. Tenaga kerja merupakan orang yang bekerja ataupun mengerjakan sesuatu serta orang yang mampu melakukan suatu pekerjaan baik dalam ikatan hubungan kerja maupun diluar hubungan kerja. Dalam KBBI, Tenaga kerja antara lain pekerja, pegawai dan lain sebagainya.

Pada penelitian ini tenaga kerja merupakan seseorang yang bekerja

dengan Gojek. Tenaga kerja dalam lingkungan Gojek dinyatakan dengan sebutan Mitra. Sehingga dalam penelitian ini tenaga kerja yang dimaksud adalah Mitra *driver*.

Penyerapan berarti bagaimana upaya Gojek dalam menarik minat masyarakat untuk bergabung menjadi mitra mereka dan bekerja dalam sirkulasi Gojek. Upaya penyerapan ini akan dibahas dalam penelitian ini baik strategi maupun penawaran yang dilontarkan oleh penyedia aplikasi untuk menyerap sumber daya manusia yang ada di wilayah Kota Surabaya.

1. 8 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif yang mana metode ini lebih menekankan pada filsafat *postpositivisme* yang dipergunakan pada saat meneliti suatu keadaan objek yang alamiah. Peran peneliti dipergunakan sebagai alat ukur utama serta pemanfaatan teknik pengumpulan data menggunakan triangulasi, analisis data dengan kualitatif atau induktif serta hasil dari penelitian ini merupakan bentuk generalisasi (Sugiyono, 2015).

Dalam penelitian ini penulis berupaya untuk mendeskripsikan subjek dan objek yang diteliti sehingga dapat ditarik sebuah fakta yang sistematis serta karakteristik yang konkrit. Hal ini berguna untuk mengetahui bagaimana bentuk kontribusi Gojek terhadap perekonomian mitra dan penyerapan tenaga kerja dalam bentuk persepsi, pengaplikasian serta pendeskripsian dengan bentuk kata serta dokumen.

1. Penulis mendapatkan data melalui beberapa komunitas *driver* Gojek dan Mitra *independent* Gojek di Surabaya.
2. Data yang didapatkan berupa data primer yang berupa hasil wawancara dan kuesioner serta, data sekunder yang didapatkan dari website resmi Gojek berupa himpunan data yang telah diunggah penyedia aplikasi Gojek.
3. Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa:
 - a. Wawancara

Wawancara merupakan kegiatan tanya jawab antara satu orang dengan narasumber guna mendapatkan keterangan maupun informasi, jika dilakukan oleh seorang peneliti maka kegiatan ini bertujuan untuk mendapatkan informasi yang menunjang proses penelitian (Sugiyono, 2015).

Pada penelitian ini dilakukan wawancara guna mendapatkan data dan informasi mengenai bagaimana kontribusi Gojek bagi kesejahteraan mitra di Surabaya. Sehingga wawancara terhadap beberapa mitra *driver* Gojek di Surabaya akan bermanfaat bagi proses kelangsungan penelitian ini.

- b. Kuesioner

Kuesioner merupakan sebuah alat riset maupun survei yang berisi rangkaian pertanyaan guna mendapatkan tanggapan dari

sekelompok yang dipilih. Pada penelitian ini turut digunakan kuesioner untuk mendapatkan data dan informasi dari mitra *driver* yang belum tercakup pada proses wawancara. Hal ini dilakukan guna memperluas proses pengumpulan data.

c. Observasi

Observasi merupakan suatu proses pengamatan suatu hal atau dalam KBBI yakni peninjauan secara cermat. Observasi dilakukan untuk mendapatkan sebuah informasi dan data melalui proses pengamatan. Sehingga peneliti dapat membuat laporan sesuai dengan keadaan yang nyata yang ada. Pada penelitian ini peneliti akan melakukan observasi mengenai bagaimana kondisi mitra *driver* pada kesehariannya. Hal ini berguna sebagai tolak ukur korelevansian dari hasil wawancara dan kuesioner yang telah dilakukan.

d. Studi Dokumen

Studi dokumen merupakan pengamatan dengan mengumpulkan dokumen - dokumen yang relevan dengan penelitian. Dokumen pada hal ini tidak terpaku pada kumpulan teks atau tulisan namun dapat berupa gambar, video, dan sumber digital. Dalam penelitian ini studi dokumen digunakan sebagai penunjang dari hasil wawancara dan kuesioner yang telah dilakukan.

4. Teknik Pengolahan Data

Dalam penelitian ini peneliti melakukan pengolahan terhadap data yang telah diperoleh dengan memanfaatkan teknik :

a. Edit

Kegiatan peninjauan ulang dan penelitian kembali suatu data yang telah diperoleh dari hasil kuesioner dan wawancara. Hal ini berfungsi untuk memastikan bahwa data yang dibutuhkan telah lengkap dan tidak ada yang terlewat.

b. Triangulasi

Dalam kegiatan penelitian kualitatif kualitas peneliti merupakan sebuah instrumen utama. Maka dari itu dalam mengelola data yang telah dikumpulkan maka peneliti harus semaksimal mungkin mengurangi kebiasaan data agar mendapatkan suatu kebenaran yang nyata. Metode yang dapat dilakukan yakni Triangulasi. Triangulasi adalah metode yang dilakukan peneliti untuk melakukan pemeriksaan dan validasi dari data yang diperoleh guna mendapatkan hasil penelitian yang perspektif. Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan beberapa triangulasi sebagai berikut:

1. Triangulasi metode

Triangulasi metode adalah membandingkan suatu data dan informasi dengan cara yang berbeda. Hal ini dilakukan agar

mendapatkan meninjau ulang kebenaran dan keakuratan yang didapatkan dari sumber yang berbeda dan metode yang berbeda. Biasanya dapat dilakukan dengan metode wawancara, kuesioner, serta observasi.

Dalam penelitian ini penulis akan memanfaatkan triangulasi metode sebagai penjuror dalam pengelolaan data yang telah penulis dapatkan. Sebagaimana meninjau ulang hasil wawancara dan kuesioner terhadap mitra *driver* Gojek dengan bahan pertimbangan hasil observasi lapangan terhadap perilaku dan kegiatan Gojek serta Mitra dalam kegiatan sehari – harinya.

2. Triangulasi sumber data

Triangulasi sumber data adalah kegiatan menggali informasi dan data menggunakan sumber lain. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan data yang berbeda sehingga dapat digunakan sebagai pandangan lain dalam mengamati sebuah fenomena. Ketika data yang diperoleh beragam maka dapat memperluas pengetahuan untuk memperoleh sebuah kebenaran yang tepat.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan triangulasi sumber data dengan memanfaatkan observasi selain wawancara yakni dengan observasi pada laman *online* resmi Gojek Indonesia dan aplikasi Gojek Indonesia, guna memperoleh

informasi yang lebih luas untuk menambah bahan penimbang informasi yang berasal dari proses wawancara dan kuesioner.

3. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan memetakan data kedalam sebuah pola, kategori serta satuan pembahasan dasar sehingga dapat ditemukan tema serta dapat dirumuskan hipotesis layaknya saran data sebelumnya. Menurut Moleong dalam buku "*Dasar Metodologi Penelitian*", proses analisis data kualitatif dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber, yaitu wawancara, pengamatan yang sudah dituliskan dalam catatan lapangan, dokumen pribadi, dokumen resmi, gambar foto dan sebagainya. Setelah ditelaah, langkah selanjutnya adalah reduksi data, penyusunan satuan, kategorisasi dan yang terakhir adalah penafsiran data. Analisis data kualitatif digunakan dengan tujuan mengemukakan makna dibalik informasi yang melalui pengakuan subjek pelakunya, Sehingga hal ini digunakan untuk mengungkapkan maksud dari data penelitian dengan proses pengumpulan data pada klasifikasi tertentu.

Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan beberapa metode analisis data kualitatif, antara lain :

a. Reduksi

Reduksi data merupakan suatu proses pemilihan pokok-pokok penting dari data yang telah dikumpulkan atau secara singkat reduksi merupakan kegiatan merangkum dari hasil-hasil data yang telah dikumpulkan pada proses wawancara, observasi, kuesioner dan lain sebagainya. Reduksi data ini penting bagi penelitian kualitatif karena dengan mengerucutkan poin-poin dari hasil penelitian maka akan mempermudah peneliti untuk mengambil suatu pemahaman dari suatu permasalahan tersebut. Maka dari itu dalam penelitian ini akan dilakukan reduksi data untuk menyaring data-data yang telah dikumpulkan oleh peneliti selama proses pengumpulan data guna mengelola dan memfokuskan data mentah menjadi data yang bermanfaat untuk proses penelitian.

b. Penyajian Data

Penyajian data adalah sekumpulan susunan informasi yang memberikan kemungkinan akan penarikan kesimpulan. Penyajian data dilakukan untuk meninjau gambaran bagian-bagian tertentu maupun seluruh bagian dari keseluruhan gambaran. Pada bagian ini peneliti melakukan pengklasifikasian dan penyajian data sesuai

dengan pokok masalah yang telah diawali dengan pengkodean sub pokok masalah.

c. Kesimpulan atau Verifikasi.

Kesimpulan atau verifikasi adalah tahap akhir dalam proses analisis data. Pada bagian ini peneliti menyatakan kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh. Kegiatan ini dimaksudkan untuk mencari makna data yang dikumpulkan dengan mencari hubungan, persamaan, atau perbedaan. Penarikan kesimpulan bisa dilakukan dengan jalan membandingkan kesesuaian pernyataan dari subyek penelitian dengan makna yang terkandung dengan konsep-konsep dasar dalam penelitian tersebut.

Dalam penarikan kesimpulan ini peneliti akan berusaha menyajikan penarikan kesimpulan yang selaras dengan informasi dan data yang berasal dari proses pengumpulan data seperti wawancara, kuesioner dan observasi agar menghasilkan sebuah simpulan yang nyata dan konkrit.

1. 9 Sistematika Pembahasan

Dalam penulisan ini akan tersusun sebagaimana alur dalam sebuah penelitian guna mendapatkan gambaran logis dalam penelitian “Kontribusi ojek *online* Gojek bagi Kondisi Perekonomian Mitra dan Penyerapan Tenaga

Kerja di Surabaya”, Maka penulis menggunakan sistematika pembahasan seperti berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

BAB pendahuluan berisi uraian tentang : Latar Belakang Masalah, Identifikasi dan Batasan Masalah, Rumusan Masalah, Kajian Pustaka, Tujuan Penelitian, Kegunaan Hasil Penelitian, Definisi Operasional, Metode Penelitian, dan Sistematika Pembahasan.

BAB II. KERANGKA KONSEPTUAL

Memuat uraian tentang kerangka konseptual yang mana merupakan kerangka konsep yang akan mengarahkan suatu penelitian ke arah penalaran yang memberikan jawaban sementara berdasarkan masalah yang telah dirumuskan. Dalam kerangka pembahasan ini akan dikaji mengenai hubungan antara teori dan rumusan suatu masalah secara empiris dan relevan.

BAB III. DATA PENELITIAN

Pada bab ini akan berisi deskriptif data yang relevan dengan variabel yang penulis teliti dengan obyektif tanpa mencampurkan opini peneliti dengan pemaparan yang jelas dan lengkap.

BAB IV. ANALISIS DATA

Pada bab ini peneliti menyajikan hasil analisis terhadap data penelitian yang telah diolah secara deskriptif guna menjawab rumusan masalah

penelitian, menafsirkan dan menyimpulkan menjadi sebuah informasi yang memiliki modifikasi terhadap teori menjadi teori baru.

BAB V. PENUTUP

Bab terakhir berisi kesimpulan, saran-saran atau rekomendasi. Kesimpulan menyajikan secara ringkas seluruh penemuan penelitian yang ada hubungannya dengan rumusan masalah.



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB II

KERANGKA TEORITIS

2.1 Teori Kontribusi

2.1.1 Pengertian Kontribusi

Kontribusi bermakna keturutsertaan, keterlibatan , melibatkan diri, maupun sumbangan. Dalam hal ini dapat diartikan bahwa kontribusi dapat berupa sumbangan materi atau tindakan. Kontribusi dalam hal materi dapat berbentuk seperti pinjaman maupun iuran, semisal seorang individu maupun kelompok memberikan sumbangan atau pinjaman kepada pihak lain untuk kebaikan bersama. Sedangkan kontribusi dalam bentuk tindakan dapat berupa kegiatan atau perilaku yang dilakukan individu maupun kelompok yang mana dapat membawa dampak positif bagi keberlangsungan kesejahteraan bersama (Nagari, 2012). Menurut (Ahira, 2012) Kontribusi dapat diberikan dalam berbagai bidang yaitu pemikiran, kepemimpinan, profesionalisme, finansial, dan lainnya, dalam Kamus Ilmiah Populer, Dany H. (2006:264) Kontribusi diartikan sebagai uang sumbangan atau sokongan.

Kontribusi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai 1) Uang Iuran 2) Sumbangan (Nasional, 2002). Menurut (Soekanto, 2006) kontribusi diartikan “sebagai bentuk iuran berupa dana atau uang, bantuan tenaga, bantuan pemikiran, bantuan materi dan segala macam bentuk bantuan yang kiranya dapat membantu suksesnya kegiatan pada suatu forum, perkumpulan dan lain sebagainya”. Dari ketiga teori tersebut dapat

ditarik kesimpulan bahwa kontribusi adalah sumbangan, songkongan atau dukungan terhadap sesuatu kegiatan.

Kontribusi berasal dari Bahasa Inggris yaitu contribute atau contribution yang berarti keikutsertaan, keterlibatan, melibatkan diri maupun sumbangan. Dalam hal ini kontribusi juga dapat berupa materi maupun tindakan. Sebagai materi maka kontribusi dapat berupa pinjaman maupun bantuan dana terhadap pihak lain guna mencapai kebaikan bersama. Sedangkan kontribusi dalam bentuk tindakan yakni perilaku yang dilakukan oleh individu yang kemudian memberikan dampak positif maupun negatif terhadap pihak lain. Seperti contoh seseorang turut serta dalam kegiatan gotong royong di lingkungan rumahnya demi menciptakan suasana asri di daerah tempat ia tinggal sehingga memberikan dampak positif bagi penduduk maupun pendatang (Ahira, 2012).

2. 1.2 Jenis-Jenis Kontribusi

Menurut (Ahira, 2012) Jenis – jenis kontribusi tidak terhenti dalam bentuk uang saja namun terbagi menjadi beberapa jenis, yakni :

1. Kontribusi Materi

a. Kontribusi dalam bentuk dana

Kontribusi ini adalah keturutsertaan seseorang individu atau kelompok dengan turut memberikan bantuan dana atau uang guna mencapai suatu tujuan bersama yang telah ditetapkan sebelumnya.

b. Kontribusi dalam bentuk pinjaman

Kontribusi dalam bentuk pinjaman yakni seseorang individu atau kelompok memberikan sejumlah uang pinjaman yang mana telah terdapat perjanjiannya sebelumnya dalam transaksi tersebut. Pinjaman tersebut dapat sebagai bantuan operasional kegiatan dan lain sebagainya.

2. Kontribusi Bukan Materi

a. Kontribusi Keturtsertaan

Kontribusi dalam bentuk keturtsertaan adalah seseorang individu atau kelompok turut andil dalam suatu kegiatan untuk mencapai tujuan bersama. Keturtsertaan ini dapat berupa Kerjasama maupun gotong royong. Ketika seseorang individu atau kelompok turut andil dalam proses tujuan bersama maka hal tersebut merupakan dukungan dalam keberlangsungan tujuan.

b. Kontribusi ide atau pemikiran.

Bentuk kontribusi lain yakni memberikan ide atau gagasan, Bentuk kontribusi tidak sempit dalam bentuk materi saja namun kontribusi adalah apa saja yang dapat dilakukan guna mencapai tujuan atau kesejahteraan bersama, Maka dari itu pemaparan akan ide atau gagasan yang berguna untuk kepentingan bersama merupakan salah satu kontribusi bukan materi namun adanya hal ini turut berpengaruh bagi keberlangsungan tujuan bersama.

2.2 Teori Pendapatan

2.2.1 Pengertian Pendapatan

Kesejahteraan suatu bangsa memang dipengaruhi oleh kondisi perekonomian bangsa tersebut namun perekonomian yang baik tidak terlepas dari kontribusi-kontribusi masyarakatnya dalam peningkatan perekonomian. Menurut Alfred Marshall's menyatakan bahwa Ekonomi adalah studi tentang kebiasaan manusia dalam urusan kehidupan. Seperti bagaimana dia mendapatkan pendapatan dan bagaimana ia memanfaatkan atau menggunakan pendapatannya tersebut. Sehingga menjelaskan tentang studi kekayaan serta disisi lain menekankan pada studi tentang manusia. Dari teori Marshall dapat ditekankan bahwa pentingnya peranan manusia dalam proses perekonomian sehingga nantinya mereka dapat menggerakkan ekonomi untuk mencapai sebuah kesejahteraan yang berasal dari kesejahteraan ekonomi.

Pendapatan menurut Sukirno (2002) merupakan jumlah penghasilan yang diterima oleh seseorang sebagai bentuk imbalan akan prestasi kerjanya selama satu periode tertentu baik berupa harian, mingguan, bulanan hingga tahunan. Pendapatan juga dapat berbentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, dan laba. Pendapatan adalah uang yang diberikan dan diterima oleh suatu subjek ekonomi berdasarkan hasil prestasi yang telah dilakukan baik sendiri, usaha perorangan maupun pendapatan pekerjaan. Besar kecilnya suatu pendapatan tergantung pada jenis pekerjaannya. Pendapatan mempengaruhi permintaan seseorang akan suatu barang atau jasa sehingga ketika seseorang mengalami penurunan pendapatan maka yang terjadi adalah pengurangan jumlah konsumsi seseorang tersebut begitu juga dengan peningkatan pendapatan maka dapat meningkatkan daya konsumsi.

2. 2.2 Jenis-Jenis Pendapatan

Secara garis besar pendapatan digolongkan menjadi tiga golongan yaitu :

- a. Gaji dan upah merupakan suatu bentuk imbalan yang didapatkan seseorang setelah orang tersebut melakukan pekerjaan untuk orang lain yang diberikan dalam waktu satu hari, satu minggu maupun satu bulan. Menurut Hardi (2013) Gaji merupakan salah satu bentuk atau jenis imbalan yang diterima oleh karyawan. Gaji juga merupakan salah satu faktor yang penting untuk diperhatikan organisasi sebab bagaimanapun juga seorang karyawan dalam bekerja turut mengharapkan suatu imbalan atas pengabdianannya, baik pengorbanan dalam bentuk kerja, jasa, kinerja, biaya dan jerih payah (Utomo, 2013).
- b. Pendapatan dari usaha sendiri, yaitu penerimaan yang didapatkan dari hasil produksi usaha yang dimiliki seseorang atau anggota keluarga dan tenaga kerja dari anggota keluarga sendiri tanpa memperhitungkan biaya sewa kapital.
- c. Pendapatan dari usaha lain yaitu pendapatan yang didapat tanpa melakukan kerja dan pendapatan tersebut biasanya pendapatan sampingan misalnya pendapatan dari menyewakan rumah, pendapatan pensiunan, bunga dari uang, dan sumbangan dari orang lain (Christian Ham & Dkk, 2018).

Berdasarkan sifatnya pendapatan dibagi menjadi dua macam, Menurut (Guritno dan Algifari, 1998) yakni :

- a. Pendapatan permanen yang berarti pendapatan yang diterima pada waktu periode tertentu dan dapat dipastikan jumlah dan waktu pendapatannya. Dalam pendapatan ini biasanya diperoleh dari gaji maupun upah. Gaji adalah balas jasa yang dibayarkan secara periode kepada karyawan tetap serta bersifat jaminan pasti, sedangkan upah adalah balas jasa yang dibayarkan kepada pekerja harian akan dasar perjanjian yang telah disepakati. Sehingga dalam perkiraannya pendapatan jenis ini akan sama dengan keadaan kekayaan seseorang. Upah atau gaji merupakan suatu imbalan yang didapat tenaga kerja sebagai bentuk kompensasi akan hasil pekerjaan yang telah mereka lakukan. Kompensasi merupakan seluruh pendapatan yang berbentuk uang atau barang baik langsung maupun tidak langsung yang diterima pekerja sebagai bentuk imbalan atas jasa yang diberikan kepada perusahaan. Besar kecilnya kompensasi dapat mencerminkan status, pengakuan dan tingkat pemenuhan kebutuhan karyawan, ketika tingkat pemenuhan kebutuhan karyawan semakin tinggi maka tingkat kepuasan akan upah tersebut juga semakin tinggi (Marnis, 2008). Dalam perekonomian upah atau gaji termasuk dalam biaya tenaga kerja. Biaya tenaga kerja merupakan biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk membayar jasa dan waktu tenaga kerja keluaran.

Menurut buku ekonomi mikro, para akuntan dan ekonom memandang pengeluaran untuk tenaga kerja merupakan biaya yang kontinyu dan masuk dalam biaya produksi. Biaya ini termasuk biaya eksplisit yang mana jasa tenaga kerja dikontrak dengan tingkat upah per jam atau perhari dan umumnya diasumsikan bahwa nilai tersebut merupakan jumlah terbaik yang dapat diperoleh yang relevan dengan jasa dan tenaga yang dikeluarkan dalam pekerjaan tersebut. (Akhmad, 2014)

- b. Pendapatan sementara yang berarti pendapatan yang tidak bisa diperkirakan sebelumnya, pendapatan ini biasanya berupa hasil usaha atau hasil dari perdagangan. Pendapatan sementara berarti pendapatan yang fluktuatif sehingga seseorang yang memperolehnya tidak dapat memprediksikan berapa besaran nominal yang akan diterima setiap waktunya, karena sifat dari pendapatan ini adalah berubah-ubah.

2. 2.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Fatmawati (2014), Faktor – faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang antara lain :

- a. Modal merupakan faktor yang sangat kuat dengan berhasil atau tidaknya suatu usaha yang telah didirikan.
- b. Durasi jam kerja yang digunakan seseorang akan berpengaruh dengan tinggi rendahnya tingkat upah atau pendapatan. Jika durasi jam kerja seseorang lama maka semakin tinggi juga peluang yang akan

didapatkan seseorang tersebut begitu juga sebaliknya ketika jam kerja seseorang relatif rendah maka pendapatan yang akan didapatkan juga turut sedikit.

- c. Pengalaman yaitu salah satu kesalahan fatal yang menyebabkan kegagalan usaha adalah kurangnya pengalaman. Hal ini menunjukkan bahwa pengalaman dapat mempengaruhi keberhasilan usaha, keberhasilan dagang, dalam hal ini pengalaman diukur berdasarkan lama seorang pedagang tersebut melakukan usaha (Iskandar, 2017).

2.3 Teori Penyerapan Tenaga Kerja

2.3.1 Pengertian Penyerapan Tenaga Kerja

Penyerapan tenaga kerja adalah banyaknya lapangan pekerjaan yang sudah terisi yang tercermin dari banyaknya pertumbuhan penduduk bekerja, penduduk yang bekerja terserap dan tersebar di berbagai sektor perekonomian. Terserapnya penduduk bekerja di berbagai sektor dan lapangan usaha disebabkan oleh adanya permintaan akan tenaga kerja. Oleh karena itu, penyerapan tenaga kerja dapat dikatakan sebagai permintaan tenaga kerja (Kuncoro,2002). Menurut (Maryati,2021) Singkatnya penyerapan tenaga kerja adalah banyaknya tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit atau penduduk yang terserap di dalam bidang sektor ekonomi.

Penyerapan tenaga kerja pada suatu perusahaan akan meningkat apabila jumlah output barang yang diproduksi semakin besar dengan menggunakan input yang sedikit sehingga dapat mengurangi biaya produksi yang pada

akhirnya akan semakin besar pula permintaan tenaga kerja. Dengan kata lain apabila output yang dihasilkan banyak, maka permintaan akan barang tersebut akan meningkat, hal ini akan mendorong pertambahan jumlah output yang diproduksi dan pada akhirnya menambah permintaan tenaga kerja. Apabila permintaan hasil produksi perusahaan atau industri meningkat, produsen cenderung untuk menambah kapasitas produksinya yaitu menambah penggunaan tenaga kerja (Lilyawati & Kembar Sri Budhi, 2016). Usaha yang dapat dilakukan guna memperluas lapangan pekerjaan agar tenaga kerja dapat terserap yakni :

- a. Melakukan pengembangan industri yang sifatnya padat karya dan mampu menyerap banyak tenaga kerja termasuk industri rumah tangga, home industri.
- b. Melalui proyek pekerjaan umum, seperti pembuatan jalan, saluran air, jembatan, gedung, dll.

Selain usaha yang dapat dilakukan guna memperluas lapangan pekerjaan, hal yang diperhatikan dalam penyerapan tenaga kerja adalah faktor-faktor yang mempengaruhinya. Adapun faktor-faktor tersebut adalah :

- a. Keadaan pasar tenaga kerja. Ketika suatu perusahaan hanya membutuhkan tenaga kerja yang sedikit tetapi keadaan pasar tenaga kerja sudah lebih banyak maka seharusnya pihak perusahaan seharusnya melakukan sistem seleksi agar mendapatkan tipe pekerja yang sesuai.

Begitu juga sebaliknya, kebutuhan tenaga kerja lebih banyak dari pada keadaan pasar tenaga kerja, maka pelaksanaan penyerapan tenaga kerja harus dimulai dengan usaha memperbaiki keadaan pasar yang ada.

- b. Sistem Pengupahan merupakan salah satu alasan yang menjadi faktor utama seseorang bekerja yakni untuk mencukupi kebutuhan, kepentingan, dan taraf hidup keluarga pekerja.
- c. Sejahtera dapat dikatakan jika pekerja dapat menikmati kesejahteraan sosial yang layak, ketenangan dan semangat bekerja pun akan nampak sehingga tujuan dari perusahaan tersebut dapat tercapai.
- d. Selain hal yang telah dijelaskan sebelumnya, faktor yang perlu diperhatikan antara lain keahlian dan pengalaman, usia, jenis kelamin dan tingkat Pendidikan.

Dalam teori penyerapan tenaga kerja, faktor-faktor yang dilakukan dalam proses tersebut akan berhubungan dengan kesempatan kerja. Kesempatan tenaga kerja adalah seluruh orang yang mampu tertampung untuk bekerja pada suatu instansi atau perusahaan. Kesempatan kerja berfungsi untuk menampung seluruh tenaga kerja yang tersedia apabila lapangan pekerjaan yang tersedia mencukupi atau seimbang dengan banyaknya tenaga kerja.

2. 3.2 Pengertian Tenaga Kerja

Tenaga kerja adalah orang-orang atau sumber daya manusia yang telah dapat memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan dalam Undang-undang

Perburuhan di negara bersangkutan. Menurut Undang-undang No. 13 Tahun 2003, dijelaskan tentang ketenagakerjaan yang terdapat pada pasal 1 dan pasal 2. Adapun pengertian akan tenaga kerja adalah setiap masyarakat yang sanggup dan mampu melakukan sesuatu pekerjaan untuk menciptakan hasil barang maupun jasa yang berguna untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat (Pujiastuti, 2008). Penduduk suatu negara secara garis besar dibedakan menjadi dua golongan yakni tenaga kerja dan bukan tenaga kerja, penduduk bukan tenaga kerja dimaksud adalah penduduk yang rentang usianya bukan pada usia angkatan kerja, yang mana ketentuan usia angkatan kerja suatu negara dengan negara lainnya berbeda (Anshary & dkk, 2021). Menurut (Dumairy, 1996) tenaga kerja diartikan sebagai penduduk yang berumur pada batas usia kerja yang mana batas tersebut berbeda-beda pada setiap negara. Berdasarkan Undang-undang pokok ketenagakerjaan No.14 Tahun 1969, Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan baik dalam hubungan kerja maupun diluar hubungan kerja guna menghasilkan output barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat.

2. 3.3 Macam-Macam Tenaga Kerja

Dalam konsepnya tenaga kerja dibagi menjadi beberapa klasifikasi menurut (Partanto & dkk, 2001) antara lain:

Berdasarkan penduduknya :

1. Tenaga kerja Tenaga kerja adalah seluruh jumlah penduduk yang dianggap dapat bekerja dan sanggup bekerja jika tidak ada permintaan kerja. Menurut Undang-undang Tenaga Kerja, mereka yang dikelompokkan sebagai tenaga kerja yaitu mereka yang berusia antara 15 tahun sampai dengan 64 tahun.
2. Bukan tenaga kerja Bukan tenaga kerja adalah mereka yang dianggap tidak mampu dan tidak mau bekerja, meskipun ada permintaan bekerja. Menurut Undang-undang Tenaga Kerja No. 13 Tahun 2003, mereka adalah penduduk di luar usia, yaitu mereka yang berusia di bawah 15 tahun dan berusia di atas 64 tahun. Contoh kelompok ini adalah para pensiunan, para lansia (lanjut usia) dan anak-anak.

Berdasarkan batas kerja :

1. Angkatan kerja Angkatan kerja adalah penduduk usia produktif yang berusia 15-64 tahun yang sudah mempunyai pekerjaan tetapi sementara tidak bekerja, maupun yang sedang aktif mencari pekerjaan.
2. Bukan angkatan kerja Bukan angkatan kerja adalah mereka yang berumur 10 tahun ke atas yang kegiatannya hanya bersekolah, mengurus rumah tangga dan sebagainya. Contoh kelompok ini antara lain : anak sekolah dan mahasiswa, para ibu rumah tangga dan orang cacat, dan para pengangguran sukarela.

Berdasarkan kualitasnya

1. Tenaga kerja terdidik adalah tenaga kerja yang memiliki suatu keahlian atau kemahiran dalam bidang tertentu dengan cara sekolah atau pendidikan formal dan bukanformal. Contohnya: pengacara, dokter, guru, dan lain-lain.
2. Tenaga kerja terlatih adalah tenaga kerja yang memiliki keahlian dalam bidang tertentu dengan melalui pengalaman kerja. Tenaga kerja terampil ini dibutuhkan latihan secara berulang-ulang sehingga mampu menguasai pekerjaan tersebut. Contohnya: apoteker, ahli bedah, mekanik, dan lain-lain.
3. Tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih adalah tenaga kerja kasar yang hanya mengandalkan tenaga saja. Contoh: kuli, buruh angkut, pembantu rumah tangga, dan sebagainya (Dwiyanto & dkk, 2006).

2. 4 Teori Kemitraan

2. 4.1 Pengertian Kemitraan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Mitra merupakan teman atau kawan kerja, pasangan kerja yang mana ia telah memilih perusahaan tersebut sebagai dagangannya. Hal ini membentuk sebuah hubungan jalinan kerjasama yang dinamakan kemitraan. Hubungan kemitraan secara singkat adalah hubungan kerjasama antara suatu perusahaan dengan seseorang individu atau kelompok yang diperan menjadi mitra. Berdasarkan Pasal 1 ayat 13 Undang–undang Nomor 20 Tahun 2008, yang dimaksud dengan

kemitraan adalah kerjasama dalam keterkaitan usaha, baik langsung maupun tidak langsung, atas dasar prinsip saling memerlukan, mempercayai, memperkuat dan menguntungkan yang melibatkan pelaku usaha mikro, kecil dan menengah dengan usaha besar. Selain itu dalam melakukan perjanjian kemitraan harus mengedepankan prinsip kesetaraan dan kedudukan hukum yang seimbang di antara kedua belah pihak yang melakukan perjanjian kemitraan (Pemerintah Pusat, 2008). Kemitraan adalah kerjasama antara dua pihak atau lebih untuk mencapai tujuan bersama, dimana masing – masing pihak memiliki hak dan tanggung jawab sesuai dengan kesepakatan. Prinsip–prinsip dasar kemitraan adalah kesetaraan, keterbukaan, dan saling menguntungkan. Kesetaraan yang dimaksud adalah setiap mitra harus menempatkan diri setara dengan pihak lain. Pengambilan keputusan dilakukan secara demokrasi dan mengutamakan musyawarah dan mufakat dalam menyelesaikan masalah secara bersama, tanpa ada satu pihak pun yang memaksakan kehendak. Kesetaraan kedudukan juga akan memperkuat rasa kebersamaan, sehingga tercipta perasaan sama–sama bertanggung jawab dan sama–sama menanggung risiko termasuk menghadapi tantangan yang mungkin akan terjadi. Keterbukaan adalah melakukan kegiatan kemitraan secara terbuka dan bertindak proaktif untuk membahas kemajuan dan permasalahan yang ada serta setiap kesepakatan yang telah dibuat dapat diimplementasikan secara transparan, jujur dan tidak saling merahasiakan. Saling menguntungkan pokok ini merupakan tujuan dan kepentingan yang sama

dalam melaksanakan upaya pembangunan sehingga mendapatkan keuntungan dan manfaat (Direktorat Promosi Kesehatan dan Pemberdayaan Masyarakat, 2019).

Kemitraan adalah gotong royong atau hubungan Kerjasama dari berbagai pihak, baik secara individual maupun kelompok, Menurut (Notoatmodjo, 2003;30), kemitraan adalah suatu Kerjasama secara formal antara individu-individu, kelompok – kelompok atau organisasi-organisasi untuk mencapai suatu tugas dan tujuan tertentu. Menurut (Supriyadi, 1997) kemitraan usaha adalah kerja sama antara dua pihak dengan hak dan kewajiban yang setara dan saling menguntungkan. Dalam Peraturan Pemerintah No 44 Tahun 1997 tentang Kemitraan juga telah dijelaskan bahwa arti dari kemitraan adalah kerja sama usaha antara usaha kecil dengan usaha menengah atau dengan usaha besar disertai dengan pembinaan dan pengembangan oleh usaha menengah atau usaha besar dengan memperhatikan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling menguntungkan.

Menurut (Afriana *et al.*, 2020) kemitraan adalah perjanjian baik yang dibuat dibawah tangan maupun secara otentik. Salah satu bentuk kemitraan yang berkembang pesat dalam praktek nya adalah perusahaan yang mengembangkan usaha transportasi *online* salah satunya Gojek. Dalam proses beroperasinya Gojek bekerja sama dalam bentuk kemitraan dengan para *driver* secara mengikat pada suatu perjanjian kemitraan. Perjanjian kemitraan ini terdapat pada aplikasi GoPartner sehingga perjanjian ini

dilakukan secara daring dalam bentuk perjanjian elektronik. Sistematika yang digunakan dalam perjanjian ini adalah pada saat mitra mengklik persetujuan elektronik secara langsung dapat dikatakan bahwa mitra setuju dengan perjanjian kerjasama kemitraan yang ada dalam aplikasi Gojek tersebut, Para *driver* tidak dapat menambah atau mengurangi isi dari perjanjian tersebut.

Kemitraan (*partnership*) jika dilihat dari perspektif etimologis berasal dari kata mitra (*partner*). Partner dapat diartikan sebagai pasangan, jodoh, sekutu atau kompanyon, Sedangkan *partnership* diterjemahkan menjadi persekutuan atau perkongsian. Berdasarkan makna tersebut maka dapat diartikan sebagai suatu bentuk persekutuan antara dua pihak atau lebih yang membentuk satu ikatan kerjasama atas dasar suatu kesepakatan dan rasa saling membutuhkan dalam rangka meningkatkan kapasitas dan kapabilitas di suatu bidang usaha tertentu atau tujuan tertentu sehingga dapat memperoleh hasil yang lebih baik (BP-PAUD & DIKMAS Kalimantan Selatan, 2018)

2. 4.2 Tujuan Kemitraan

Tujuan terjadinya suatu kemitraan menurut (BP-PAUD & DIKMAS Kalimantan Selatan, 2018) adalah untuk mencapai hasil yang lebih baik dengan saling memberikan manfaat antara pihak yang bermitra, saling menutupi, saling menambah dan saling menguntungkan (*mutualisme*).

Adapun keuntungan dari melakukan kemitraan atau kerjasama yang sudah dilakukan oleh dua orang atau lebih antara lain :

1. Memberikan keuntungan kepada pihak–pihak yang bermitra.
Meningkatkan mutu dan keberlanjutan mulai dari penyedia input, proses hingga output yang dihasilkan
2. Memberikan manfaat sosial
3. Mendukung keberlangsungan program
4. Mengembangkan kelembagaan pihak yang bermitra.

2. 4.3 Perjanjian Kemitraan

Berdasarkan Pasal 1313 Kitab Undang–undang Hukum Perdata (KUHPerdata), perjanjian merupakan suatu peristiwa dimana seseorang atau suatu pihak berjanji kepada orang lain maupun pihak lain untuk melaksanakan suatu hal. Perjanjian ini turut didasari oleh persyaratan sah yakni Pasal 1320 KUH Perdata yakni sepakat para pihak, kecakapan berbuat menurut hukum, objek harus jelas, kausa yang diperbolehkan atau halal. Perjanjian kemitraan memiliki nilai lebih yakni proses pembentukan yang mudah, tidak mensyaratkan keterampilan khusus, Pemberian laba relatif mudah dan sifat yang luwes serta fleksibel. Dalam hal mitra Gojek, mitra diuntungkan dengan sistem kerja yang tidak terikat, jam kerja yang fleksibel sesuai dengan kemampuan mitra dan tingkat pendidikan yang tanpa syarat. Sedangkan bagi perusahaan keuntungan yang diperoleh yakni perusahaan tidak perlu terikat dengan aturan ketenagakerjaan seperti peraturan

pengupahan dan pembayaran pesangon. Namun masih sering dihadapi perusahaan melakukan pelanggaran sehingga membuat mitra menginginkan kajian baru tentang kemitraan.

Menurut Agus Mulya Karsona, pengajar hukum perburuhan Universitas Padjajaran menjelaskan bahwa hubungan kemitraan bersifat lebih mengedepankan mutualisme di antara para pihak, prinsip perjanjian kemitraan lebih menekankan pada hubungan yang saling menguntungkan dan posisi antar pihak setara. Hal ini berbeda dengan hukum ketenagakerjaan yang bersifat atasan dan bawahan (Taqqiyah, 2021).

Berikut unsur perbedaan perjanjian kemitraan dengan perjanjian kerja menurut (Nola, 2018) antara lain :

a. Kedudukan Para Pihak

Perjanjian Kemitraan : Setara

Perjanjian Ketenagakerjaan : Atasan – Bawahan

b. Dasar Hukum

Perjanjian Kemitraan : KUH Perdata

Perjanjian Ketenagakerjaan : Undang-undang Ketenagakerjaan

c. Klausula minimum dalam perjanjian

Perjanjian Kemitraan : Kegiatan usaha, hak, kewajiban masing-masing pihak, bentuk pengembangan, jangka waktu dan penyelesaian perselisihan.

Perjanjian Ketenagakerjaan : Nama, alamat perusahaan, jenis usaha; Nama, jenis kelamin, umur dan alamat pekerja / buruh; jabatan atau jenis pekerjaan; tempat pekerjaan; besarnya upah dan cara pembayaran; syarat syarat kerja yang memuat hak dan kewajiban pengusaha dan pekerja/buruh: mulai dan jangka waktu berlakunya perjanjian kerja; tempat dan tanggal perjanjian kerja dibuat; dan tanda tangan pada pihak dalam perjanjian kerja.

d. Unsur Upah dan Perintah

Perjanjian Kemitraan : Tidak Ada

Perjanjian Ketenagakerjaan : Ada

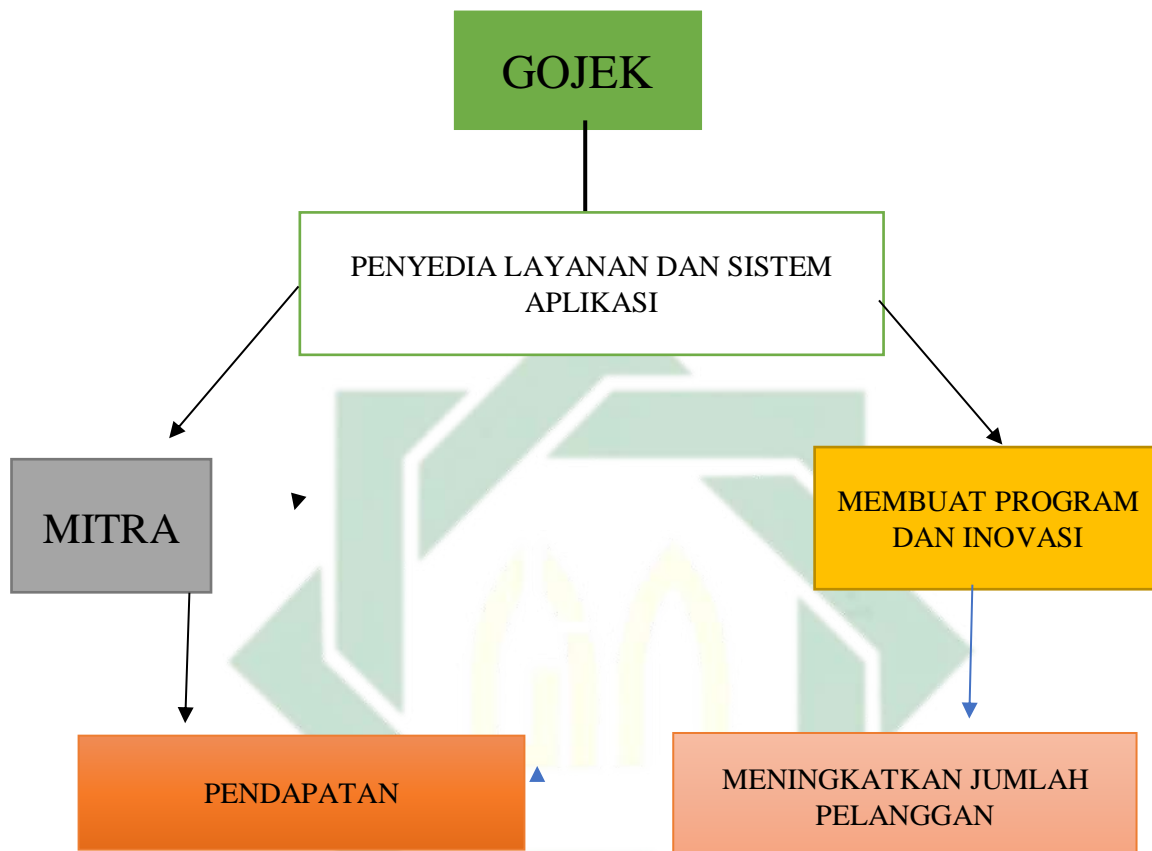
e. Jaminan perlindungan seperti upah lembur, waktu istirahat, jam kerja maksimum, jaminan sosial.

Perjanjian Kemitraan : Tidak diatur

Perjanjian Ketenagakerjaan : Diatur Jelas.

UIN SUNAN AMPEL
SURABAYA

2.5 Kerangka Teoritis



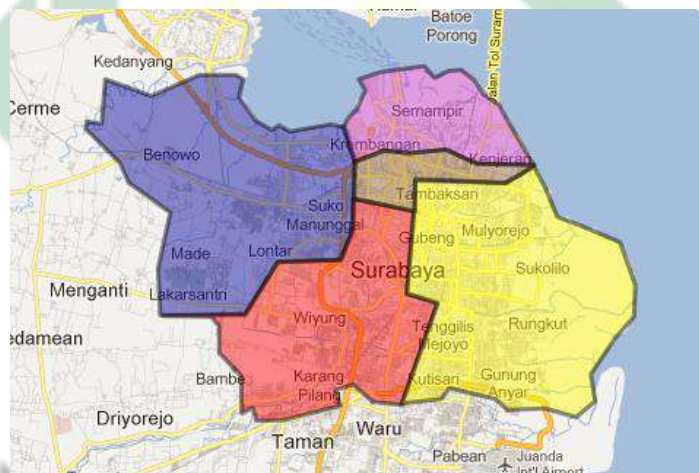
UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB III

DATA PENELITIAN

3.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kota Surabaya merupakan ibukota provinsi Jawa Timur, yang terklasifikasi sebagai kota besar dan kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia. Kota ini memiliki luas sebesar 326,81 km² dan luas wilayah Kota Surabaya 274,06 Km² yang terbagi menjadi 31 kecamatan dan 163 desa atau kelurahan dengan jumlah penduduk sebesar 2.848.583 jiwa.



Sumber : Surabaya.go.id (2022)

Gambar 3.1

Peta Kota Surabaya

Kota Surabaya berada pada sisi timur Jakarta dengan jarak 796 km dan sebelah barat laut sejauh 415 km dari Denpasar. Surabaya terletak pada pantai utara pulau Jawa bagian timur dan berhadapan dengan selat Madura serta laut Jawa. Perbatasan kota ini yakni pada sisi utara dan timur berbatasan dengan

Selat Madura, pada sisi barat berbatasan dengan Kabupaten Gresik dan sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Sidoarjo. Dari titik Ibukota kecamatan terdekat yakni Kecamatan Genteng dengan jarak tempuh 1,8 Km lalu kecamatan terjauh yakni Kecamatan Pakal dengan jarak 16,5 Km. Di Surabaya wilayah terendah terletak pada Kecamatan Mulyorejo dan Bulak dengan ketinggian 1 MDPL dan wilayah tertinggi pada Kecamatan Dukuh Pakis dengan ketinggian 25 MDPL.

Sebagai ibukota provinsi dan kota metropolitan, Surabaya menjadi pusat kegiatan perekonomian di daerah Jawa Timur dan sekitarnya. Sebagian besar penduduk Kota ini bergerak pada bidang jasa, industri, dan perdagangan maka dari itu sangat jarang ditemukan lahan persawahan pada kota ini. Di Surabaya akan sering ditemui perusahaan-perusahaan besar yang berkantor pusat di Surabaya Industrial Estate Rungkut (SIER) dan Margomulyo. Sektor industri pengolahan dan perdagangan yang mencakup hotel dan restoran, merupakan bidang yang berkontribusi pada PDRB. Selain itu pada sektor pariwisata, Surabaya memiliki objek wisata alam yakni kebun binatang wonokromo dan pantai kenjeran.

Sebagai kota metropolitan maka mobilitas di Surabaya juga cukup tinggi. Hal ini dikarenakan jumlah penduduk yang padat dengan jumlah aktivitas yang banyak sehingga kebutuhan transportasi menjadi suatu aspek yang dibutuhkan di Kota Surabaya. Jumlah penduduk Kota Surabaya Tahun 2021 sebanyak 2.880.248 jiwa dengan kepadatan penduduk 8.812 jiwa /km². Angka kepadatan penduduk tertinggi terletak pada Kecamatan Simokerto

sebesar 33.108 jiwa/km² dan kepadatan terendah pada kecamatan Benowo yang sebesar 2.839 jiwa/km² serta rasio jenis kelamin penduduk sebesar 98, dengan interpretasi 100 penduduk perempuan terdapat 98 penduduk laki – laki selain itu pada tahun 2021 Kota Surabaya memiliki laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,28 persen. Kecamatan dengan jumlah penduduk terbanyak terletak pada Kecamatan Tambaksari dengan jumlah penduduk sebesar 215.175 jiwa, Kecamatan Sawahan 189.252 jiwa dan Kecamatan Kenjeran 181.917 jiwa. Berikut tabel sebaran jumlah penduduk Kota Surabaya dalam lima tahun terakhir berdasarkan jenis kelamin :

Tabel 3. 1 Jumlah Penduduk Kota Surabaya 5 Tahun Terakhir

Tahun	Laki - Laki	Perempuan	Jumlah
2017	1.534.438	1.540.445	3.074.883
2018	1.541.738	1.552.994	3.094.732
2019	1.570.857	1.588.624	3.159.481
2020	1.473.988	1.496.742	2.970.730
2021	1.472.817	1.498.135	2.970.952

Sumber : BPS Kota Surabaya dalam angka, (2022)

Tabel 3.1 tersebut menunjukkan bahwa jumlah penduduk di Surabaya selama lima tahun terakhir mengalami kenaikan lalu mengalami penurunan. Penurunan ini latar belakangnya oleh wabah virus covid 19 yang menyebabkan banyak penduduk yang terjangkit hingga meninggal dunia. Selain itu berdasarkan tabel tersebut terlihat bahwa jumlah penduduk perempuan lebih tinggi dibandingkan jumlah penduduk laki–laki.

Kota Surabaya merupakan magnet ekonomi terbesar di Provinsi Jawa Timur yang mana kota ini memiliki magnet tersendiri yang menjadi daya tarik bagi para pencari kerja, sebesar 25 persen perekonomian Jawa Timur disumbang oleh Kota Surabaya. Dari hal ini lah yang mendorong Kota Surabaya untuk tertantang menciptakan lapangan pekerjaan yang dapat menampung berbagai lapisan masyarakat. Kondisi ini pun semakin didesak sejak kehadiran virus covid -19 yang menghantam berbagai sektor salah satunya sektor ketenagakerjaan. Jumlah angkatan kerja di Kota Surabaya tergolong cukup tinggi namun pada tiga tahun terakhir jumlah tersebut mengalami penurunan, Berikut data jumlah partisipasi angkatan kerja dari tahun 2019 hingga tahun 2021 :



Sumber : BPS Kota Surabaya dalam Angka, (2022)

Gambar 3.2

Jumlah Angkatan Kerja Kota Surabaya 2019 – 2021

Berdasarkan data diatas terlihat bahwa penurunan TPAK Surabaya dimulai pada tahun 2020 hal ini pun berlanjut pada tahun 2021 yang mana TPAK menurun sebanyak 0,61 persen. Hal ini dilatarbelakangi karena kondisi

perekonomian yang belum pulih pasca mewabahnya virus Covid 19 di Indonesia yang mana Surabaya pun turut terdampak.

Data jumlah partisipasi angkatan kerja menurut jenis kelamin di Surabaya :



Sumber : BPS Kota Surabaya dalam Angka, (2022)

Gambar 3. 3

Jumlah Angkatan Kerja Surabaya Menurut Jenis Kelamin

Berdasarkan data diatas terlihat bahwa pola pikir masyarakat masih kental dengan budaya yang telah turun temurun. Selain itu jumlah TPAK (Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja) berdasarkan jenis kelamin pada pola nasional menunjukkan bahwa TPAK laki-laki lebih tinggi dibandingkan TPAK perempuan, hal ini pun terjadi pada pola TPAK Kota Surabaya yang mana Jumlah TPAK laki-laki mendominasi. Selain itu hal ini juga di latar belakang dengan kesenjangan gender yang didasari oleh perbedaan peran antara laki-laki dengan perempuan. Dalam dunia rumah tangga peran tersebut menuntut bahwa kaum laki-laki bertugas untuk mencari nafkah sedangkan perempuan menjadi ibu rumah tangga yang lebih kepada pengurusan internal rumah tangga. Selain kesenjangan gender, pada data tersebut terlihat bahwa jumlah

total TPAK terus mengalami penurunan setiap tahunnya karena dampak Covid-19.

Sebagai Kota yang memiliki jumlah Angkatan kerja yang tergolong tinggi, Masyarakat Surabaya memiliki keanekaragaman jenis pekerjaan yang mereka geluti. Jenis-jenis pekerjaan tersebut pun memiliki karakteristik dan mekanisme yang berbeda-beda, walaupun begitu di kota besar seperti Surabaya rata – rata masyarakatnya berprofesi sebagai pegawai/karyawan atau buruh. Selain itu struktur lapangan pekerjaan utama di Kota Surabaya memiliki pola yang berkesinambungan antara waktu ke waktu sehingga pola tersebut tidak jauh beda dengan sebelumnya. Di Surabaya sektor yang mendominasi yakni sektor jasa, sektor manufaktur dan sektor pertanian. Berikut data persentase tenaga kerja berdasarkan lapangan pekerjaan utama :

Tabel 3. 2 Tenaga Kerja berdasarkan Lapangan Pekerjaan Utama

Lapangan Pekerjaan Utama		2019	2020	2021
(1)		(3)	(4)	(5)
A	Pertanian	0,56	0,67	0,94
B-F	Manufaktur	23,51	21,75	20,07
G-U	Jasa	75,93	77,58	78,99
Total		100,00	100,00	100,00

Sumber : BPS Kota Surabaya dalam Angka, (2022)

Terlihat pada tabel diatas menunjukkan pada tahun 2021 terjadi peningkatan penduduk bekerja pada sektor jasa dengan 1,41 persen poin dan sektor pertanian sebesar 0,27 persen poin, Namun keadaan tersebut berbanding

balik dengan tingkat penduduk bekerja pada sektor manufaktur yang mengalami penurunan sebanyak 1,68 persen, Hal ini mencerminkan bahwa terdapat pergeseran lapangan pekerjaan utama dari penduduk yang bekerja pada sektor manufaktur ke sektor jasa. Sedangkan untuk sektor pertanian memang wajar karena Surabaya merupakan perkotaan dengan fungsi lahan yang menjadi kawasan perumahan, perkantoran maupun industri.

Tingkat pengangguran merupakan hal yang menjadi polemik oleh setiap kota terlebih Kota metropolitan salah satunya Surabaya. TPT atau tingkat pengangguran terbuka merupakan indikator yang digunakan untuk mengukur tingkat penawaran tenaga kerja yang tidak terserap oleh pasar kerja. Di Surabaya pada Agustus 2021 memiliki nilai TPT sebesar 9,68 persen, yang mana dapat dikatakan bahwa dari 100 orang Angkatan kerja maka 9 hingga 10 orang penganggur. Pola TPT di Kota Surabaya berfluktuatif, yang mana setiap tahunnya terkadang mengalami peningkatan lalu mengalami penurunan. Hal tersebut dapat dilihat dari tabel berikut ini :



Sumber : BPS Kota Surabaya dalam Angka, (2022)

Gambar 3. 4

TPT Kota Surabaya 2019 - 2021

Dari tabel tersebut terlihat bahwa TPT laki – laki pada tahun 2019 lebih sedikit dengan TPT Perempuan pada tahun tersebut, Selain itu TPT Surabaya hanya berkisar pada 5,76 hasil kumulatif TPT laki–laki dan perempuan. Namun pada tahun 2020 TPT Kota Surabaya mengalami peningkatan hal ini diperkirakan karena dampak pandemi yang mana banyak sektor terdampak sehingga mengganggu keseimbangan kondisi pasar tenaga kerja sehingga menyebabkan peningkatan pada jumlah masyarakat yang menganggur. TPT pada tahun 2021 mengalami penurunan baik pada TPT laki-laki maupun TPT Perempuan, yang mana pada tahun tersebut telah diterapkan kebijakan *new normal* sehingga sektor–sektor yang ada di Surabaya sudah dapat mulai beradaptasi. Pembahasan mengenai TPT Kota Surabaya juga dikelompokkan berdasarkan tingkat Pendidikan yakni :



Sumber : BPS Kota Surabaya dalam Angka, (2022)

Gambar 3. 5

TPT Kota Surabaya berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2019 - 2021

Dari hasil tersebut dapat terlihat pada Agustus Tahun 2021 tingkat TPT tertinggi berasal dari Pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) yaitu sebesar 11,55 persen, yang mana dapat diartikan bahwa dari 100 orang angkatan kerja

lulusan SMA terdapat kisaran 11 orang yang menganggur. Selain berasal dari SMA, TPT tertinggi juga berasal pada Pendidikan Sekolah Menengah Kejuruan (SMK). TPT berasal dari SMK tidak terlalu berbeda dengan SMA yang mana sebesar 11,31 persen dengan selisih 0,24 persen saja.

3. 2 Ojek *Online* Gojek di Surabaya

3. 2.1 Profil Mitra Gojek di Surabaya

Sebagai sebuah kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia, kehidupan masyarakat di Kota Surabaya pasti memiliki aktivitas yang padat. Kegiatan masyarakat dalam berbagai sektor telah memadati kota ini, baik sektor pendidikan, sektor ekonomi, sektor perkantoran dan berbagai sektor lainnya. Selain itu Surabaya merupakan salah satu kota yang menjadi destinasi wisata banyak turis hal ini dilatarbelakangi karena banyak puluhan supermarket besar, pusat perbelanjaan tradisional, bangunan bersejarah hingga ragam kuliner yang banyak diminati oleh masyarakat.

Sejak masuknya Gojek di Surabaya, perkembangan aplikasi ini cukup pesat dan diminati oleh banyak masyarakat. Tak hanya diminati bagi pengguna aplikasi saja melainkan banyak masyarakat juga yang tertarik menjadi mitra *driver*. Hadirnya Gojek di tengah masyarakat telah mampu merubah tren yang ada di masyarakat Surabaya. Sebelum maraknya Gojek di Surabaya kegiatan masyarakat begitu sempit karena keterbatasan jarak dan ruang, Selain itu kegiatan-kegiatan ekonomi masih menggunakan sistem tradisional dengan serba offline namun saat ini kemudahan akses dan semakin keefisienan kegiatan pun terasa sejak Gojek berkembang di

Surabaya. Tidak hanya membantu masyarakat umum dalam beraktivitas namun hadirnya Gojek juga berpengaruh dalam pasar tenaga kerja. Gojek menawarkan pekerjaan dengan jam kerja yang fleksibel dengan syarat yang tidak terlalu rumit sehingga banyak masyarakat yang berminat menjadi mitra Gojek.

Syarat-syarat menjadi mitra Gojek tergolong ramah terhadap semua kalangan dari latar belakang apapun, hanya saja para calon mitra harus menyiapkan kendaraan serta surat-surat mengemudi. Adapun persyaratan untuk menjadi Mitra Gojek sebagai Mitra *Driver* atau Mitra GoRide, Antara lain :

Tabel 3. 3 Persyaratan Untuk Bergabung Menjadi Mitra GoRide

MITRA	DOKUMEN	KENDARAAN
1. WNI 2. Umur minimal 18 Tahun dan Maksimal 65 Tahun.	1. E-KTP Asli 2. SIM C 3. STNK dan SKPD Asli dengan Pajak 5 tahunan yang berlaku 4. SKCK Asli atau Legalisir 5. Rekening Bank	1. Maksimal umur kendaraan 8 Tahun. 2. Kendaraan tidak ber CC lebih atau sama dengan 250 cc 3. Kendaraan 4 Tak 4. Bukan kendaraan motor tipe <i>Trail, Sport</i> atau <i>Touring</i>

Sumber : Gojek.com, (2022)

Persyaratan untuk bergabung menjadi mitra *driver* Gojek memang mudah dan tanpa perlu persyaratan yang berbelit. Kelengkapan surat-surat kendaraan dan surat izin mengemudi merupakan hal utama yang perlu diperhatikan dalam syarat-syarat menjadi mitra. Selain itu peraturan akan kendaraan yang dapat digunakan dalam menjalankan Gojek juga perlu diperhatikan karena layanan dasar Gojek merupakan layanan angkutan penumpang maka karena hal itu perhatian akan kondisi kendaraan merupakan hal utama.

Untuk mendapatkan sebuah data penelitian, maka peneliti harus mengumpulkan beberapa data dari beberapa sampel. Dalam penelitian kualitatif sampel bermanfaat untuk menyerap informasi sebanyak-banyaknya dari berbagai macam sumber, yang bertujuan untuk merinci kekhususan yang ada dalam ramuan konteks yang unik (Salim & Syahrur, 2012). Populasi menurut (Sugiyono, 2021) adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah mitra Gojek di Surabaya yang tidak diketahui populasinya dan dapat dikatakan tidak terhingga. Populasi tidak terhingga adalah populasi yang tidak dapat ditentukan batasnya secara kuantitatif, maka dari itu populasi ini hanya dapat dijelaskan secara kualitatif (Bungin, 2010).

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi. Penelitian ini menggunakan teknik non-probability sampling karena populasi tidak diketahui jumlah anggotanya dan dengan purposive sampling sebagai teknik penentuan sampelnya. Purposive sampling adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu sesuai dengan kriteria yang diinginkan untuk dapat menentukan jumlah sampel yang akan diteliti. Menurut Roscoe sampel yang dapat dikatakan layak dalam sebuah penelitian ialah 30 hingga 500 (Sugiyono, 2021). Adapun sampel dari penelitian ini adalah mitra Gojek yang beroperasi di Kota Surabaya.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, Peneliti merangkum beberapa data mitra *driver* yang ada di Kota Surabaya. Para responden merupakan mitra Gojek yang beroperasi di area Surabaya. Berikut merupakan responden Mitra *Driver* Gojek yang terangkum pada table dibawah ini :

Tabel 3. 4 Data Responden Mitra Gojek Surabaya

No	Nama Mitra	Area Mitra
1	2	3
1	Tomy Tri Wicaksono	Surabaya Utara
2	Aris Prayogo	Surabaya Barat

1	2	3
3	Diah Ratna Handajani	Surabaya Selatan
4	Galuh Krisna	Surabaya Utara
5	Ali Asat	Surabaya Timur
6	Arien	Surabaya Selatan
7	Dadik Sumardiyono	Surabaya Barat
8	Gondo	Surabaya Selatan
9	Sri Widodo	Surabaya Selatan
10	Musaroh	Surabaya Utara
11	Erick	Surabaya Timur
12	Suhartono	Surabaya Selatan
13	Sumiatiningsih	Surabaya Timur
14	m rendy setyawan	Surabaya Selatan
15	Ashraffy Fawai	Surabaya Selatan
16	Wiehauw	Surabaya Barat
17	Dian eka crystiana	Surabaya Selatan
18	Mery Apriliyanti	Surabaya Selatan
19	Abdul manan	Surabaya Utara
20	Nita Ariyanti	Surabaya Pusat
21	Purwani Yanuardhani	Surabaya Timur
22	Suci Iman Santosa	Surabaya Timur
23	Suyatno	Surabaya Selatan
24	Nolik Tulus Ayunda	Surabaya Barat
25	Novy F P	Surabaya Barat
26	Muklis	Surabaya Barat
27	Kois	Surabaya Barat
28	Andreka Marchellino	Surabaya Barat
29	Budi Muarif	Subaraya Barat

1	2	3
30	Luwar	Surabaya Barat
31	Andreas Hapsara	Surabaya Barat
32	Rahardjo Aji P	Surabaya Barat
33	Moch Nur Komari	Surabaya Utara
34	Ainul Muis	Surabaya Barat
35	Vhiki Satrio	Surabaya Barat
36	Moch Rico	Surabaya Selatan
37	Swasyudi Prasetyo	Surabaya Barat
38	Agoes Soebagio	Surabaya Barat
39	Hari Purwanto	Surabaya Barat
40	Irul	Surabaya Barat
41	Heri Kiswanto	Surabaya Barat
42	Suwito Adi Prasetya	Surabaya Barat
43	Muhammad Adhim	Surabaya Barat
44	Mahendra Vijaibhat	Surabaya Barat
45	Goride	Surabaya Barat
46	Moch Iwan Sukamto	Surabaya Barat
47	Sunarto	Surabaya Barat
48	Toni	Surabaya Utara
49	Umar Siddiq Hartono	Surabaya Barat
50	M Zaini Achsin	Surabaya Barat
51	Titin Yuliarmawanti	Surabaya Barat
52	Wawan	Surabaya Barat
53	Dimas Andriyanto	Surabaya Barat
54	Jokosetiono	Surabaya Barat
55	Novan Davit duwit	Surabaya Barat
56	Sugianto	Surabaya Barat

1	2	3
57	Adi Susanto	Surabaya Barat
58	Sutiani	Surabaya Barat
59	Andik Azis	Surabaya Selatan
60	Hermawanto	Surabaya Barat
61	Bambang Hartoyo	Surabaya Barat
62	Fredy Eko Hartono	Surabaya Barat
63	Mundi Ferdinandus	Surabaya Barat
64	Novi Hari Setijawan	Surabaya Selatan
65	Mochammad Rifqian	Surabaya Selatan
66	Iwan Maulana M	Surabaya Timur
67	Agus Purwanto	Surabaya Barat
68	Budi Satriya	Surabaya Barat
69	Supriyano	Surabaya Selatan
70	Yunita	Surabaya Selatan
71	Eko Saputro	Surabaya Barat
72	Agus	Surabaya Barat
73	Indra	Surabaya Selatan

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

Para mitra tersebut setiap hari nya mencari dan menjalankan orderan di area Surabaya Raya. Sebagai mitra *driver* para responden akan berkeliling kota atau menghampiri daerah–daerah yang ramai pelanggan untuk menjemput orderan setiap harinya. Hal ini dilakukan para mitra untuk mendapatkan orderan, Selain berkeliling para mitra juga biasa menunggu ditempat–tempat yang ramai dengan orderan baik GoFood, GoSend, GoRide maupun layanan lainnya. Untuk mengetahui area yang berpotensi dengan orderan Gojek telah menyediakan layanan tersebut yang dapat dengan mudah diakses oleh para Mitra hal ini dilakukan Gojek sebagai keturut sertaannya membantu proses kinerja para Mitra agar mempermudah mendapatkan orderan.

3. 2.2 Mekanisme dalam Menggunakan Aplikasi Go-Partner

Sebagai moda transportasi yang berbasis *online* maka dalam setiap kegiatannya para mitra menggunakan aplikasi GoPartner. Dalam aplikasi GoPartner ini tersedia banyak fitur yang mana fitur–fitur ini merupakan bekal para mitra dalam melaksanakan pekerjaannya. Aplikasi ini dikhususkan untuk mitra roda 2 dan mitra roda 4 sebagai media untuk memperlancar jalannya orderan. Beberapa fitur tersebut seperti fitur–fitur identitas pengemudi atau mitra, fitur penilaian kinerja mitra sehingga mitra dapat memantau secara mandiri hasil kinerja mereka dalam beberapa periode tertentu, fitur Ringkasan Pendapatan yakni fitur yang diberikan Gojek agar para Mitra dapat memantau langsung pendapatan mereka selama

On-bid, fitur bantuan yakni layanan keluhan kendala atau masalah yang dialami mitra dalam menjalankan orderan serta sarana komunikasi Mitra dengan Kantor Gojek. Dan fitur swadaya yakni fitur yang diberikan Gojek pada aplikasi GoPartner sebagai bentuk kontribusi Gojek dalam mendampingi dan menunjang kebutuhan para Mitra, dalam fitur ini terdapat beberapa program-program bantuan dana berupa *voucher* diskon, *voucher cashback* dan program asuransi maupun tabungan mitra.

Dalam aplikasi GoPartner para mitra dapat menjalankan beberapa jenis orderan, Adapun jenis-jenis orderan tersebut antara lain :

1. GoRide



Sumber : Gojek, (2022)

Gambar 3. 6

Gambar Logo GoRide

Layanan GoRide adalah jasa pengangkut penumpang dengan motor. Layanan ini akan membantu para pelanggan untuk mengunjungi suatu tempat. Mekanisme pelayanan ini adalah *driver* akan menjemput pelanggan dari tempat titik penjemputan lalu akan mengantarkan pelanggan ke tempat tujuan. Keunggulan dari layanan GoRide adalah layanan transportasi yang memberikan kemudahan pemesanan dan kemudahan penentuan tujuan pengantaran serta tercover keamanan dan kenyamanan. Jarak maksimum layanan ini adalah 30 km.

2. GoFood



Sumber : Gojek, (2022)

Gambar 3. 7

Gambar Logo GoFood

Go Food adalah layanan pesan antar makanan dengan lebih dari 75.000 restoran yang terdaftar di aplikasi Gojek. Pada Layanan GoFood *driver* akan membelikan makanan yang dipesan oleh pelanggan dan mengantarkannya ke lokasi pelanggan sesuai dengan alamat yang dituliskan pelanggan pada keterangan aplikasi. Maksimal jarak pengantaran pada layanan GoFood adalah 25 km.

3. GoSend



Sumber : Gojek, (2022)

Gambar 3. 8

Gambar Logo GoSend

Pada layanan GoSend, *driver* akan mengantarkan barang dari lokasi pelanggan ke tempat tujuan sesuai dengan pemesanan di aplikasi. *Driver* dapat mengantarkan barang dalam satu area yang sama, Berat maksimal barang yang dapat diantarkan dengan layanan ini adalah 20 kg dengan maksimal ukuran 70x50x50 cm.

4. GoShop



Gambar 3. 9

Gambar Logo GoShop

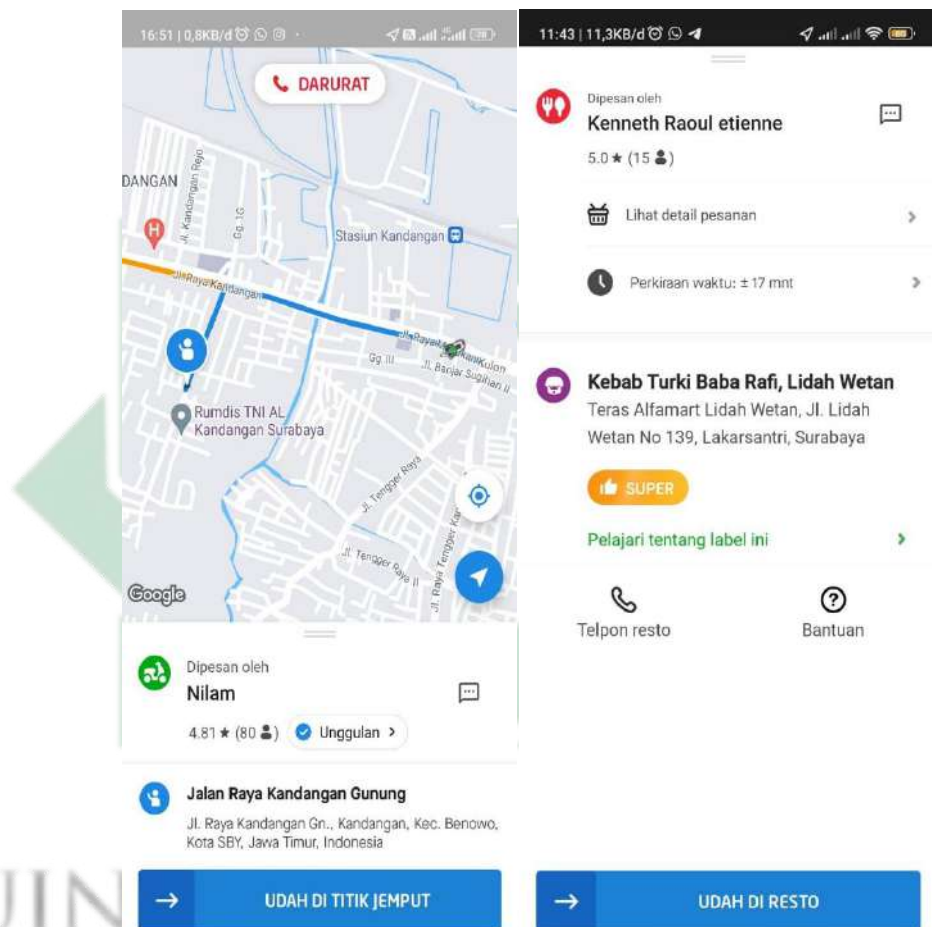
GoShop merupakan layanan belanja yang memudahkan pelanggan untuk membeli barang atau makanan di suatu toko yang tidak terdaftar pada layanan GoFood dan GoMart yang mana masih dalam satu area yang sama. Lokasi pembelian dan pengantaran sesuai dengan yang tertera pada pemesanan pelanggan di aplikasi. Maksimal jarak pengantaran untuk layanan ini adalah 30 Km, dari tempat belanja ke lokasi pelanggan.

Sebagai mitra Gojek terlebih mitra *driver* maka sangat disarankan untuk menerima segala orderan karena hal tersebut dapat membantu kualitas akun mitra agar lebih baik. Dalam menjalankan tugas mitra guna menyelesaikan orderan Gojek terdapat beberapa proses, adapun proses tersebut antara lain (studi kasus orderan GoFood) :

1. Meninjau Orderan Yang Masuk

Pada saat orderan masuk maka akan tertampil jenis orderan, nama customer, nama restaurant, alamat restaurant, macam-macam menu yang diorder, serta jenis pembayaran tunai atau

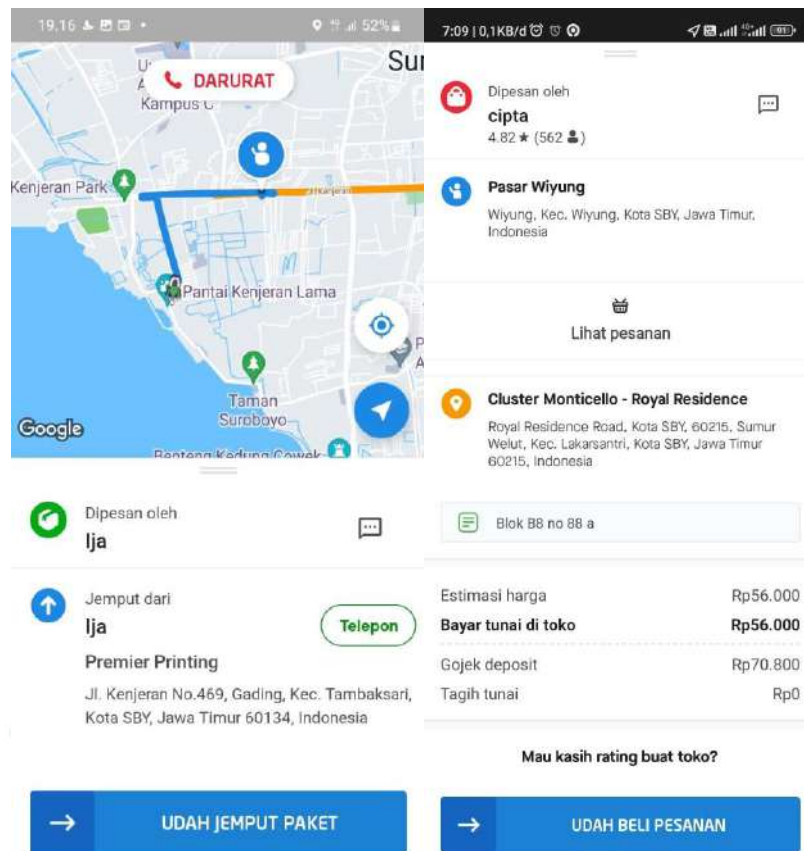
bukan tunai. Hal ini harus diperhatikan oleh Mitra *driver* karena jika Mitra kurang memperhatikan maka beresiko terjadi kesalahan alamat atau kesalahan penjemputan orderan.



Sumber : Peneliti, (2022)

Gambar 3.10

Pesanan GoRide dan Pesanan GoFood



Sumber : Peneliti, (2022)

Gambar 3. 11

Gambar Pesanan GoSend dan GoShop

2. Melakukan Penjemputan Orderan

Pada saat setelah mitra melakukan peninjauan nama dan alamat restaurant serta jenis orderan maka mitra *driver* harus menjemput orderan tersebut. Orderan tersebut tidak hanya berbentuk penumpang saja namun bisa dalam bentuk barang atau makanan. Dalam penjemputan makanan terdapat dua cara yakni saldo deposit mitra akan terpotong terlebih dahulu untuk membayar makanan tersebut biasanya pesanan dengan sistem ini berbasis pembayaran tunai, selain itu terdapat cara yakni pihak Gojek akan

langsung mentransferkan kepada pihak resto sejumlah biaya terhadap pesanan tersebut dan mentransfer ongkos kirim kepada saldo deposit *driver*, jenis pesanan ini adalah pesanan yang menggunakan metode pembayaran Gopay.

Sumber : Peneliti, (2022)



Gambar 3. 12

Proses Pengambilan Pesanan oleh *Driver*

3. Melakukan Pengantaran

Setelah mitra menjemput orderan tersebut, Mitra akan mengantarkan orderan sesuai dengan alamat dan titik koordinat yang tercantum dalam aplikasi. Mitra berkewajiban untuk memeriksa dan meninjau ulang alamat pengiriman dan penerima, yang bertujuan untuk meminimalisir resiko kesalahan dalam pengiriman. Ketika penerima dan lokasi telah benar maka mitra dapat menyelesaikan orderan.



Sumber : Peneliti, (2022)

Gambar 3. 13

Pengiriman Pesanan Kepada Pelanggan

3. 2.3 Kondisi Perekonomian Mitra Gojek

Sebagai Mitra Gojek yang mana terdapat banyak pesaing baik dari Mitra Gojek lain maupun dari kompetitor Gojek maka kondisi orderan yang masuk dari mitra satu hingga mitra yang lain berbeda. Perbedaan ini didasari beberapa faktor penyebab yakni perbedaan area tempat mitra *online*, tingkat performa mitra, lama jam nya mitra untuk *online*, serta pengalaman akan sistem dan mekanisme yang dipengaruhi oleh beberapa lama seseorang mitra telah bergabung menjadi mitra Gojek. Selain itu perbedaan jumlah pendapatan Mitra dikarenakan besaran pengeluaran antara individu satu dengan individu lainnya yang berbeda sehingga menjadi kan rata-rata pendapatan mitra *driver* beragam.

Berdasarkan hasil penelitian terhadap kondisi perekonomian mitra dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

1. Rata-rata pendapatan mitra *driver* yang telah dirangkum peneliti

Tabel 3. 5 Rata-Rata Pendapatan Mitra Gojek

No	Tanggapan Responden	Frekuensi	Persentase
1	Rp 50.000,00	14	19%
2	Rp 100.000,00	20	27%
3	Rp 150.000,00	15	21%
4	Rp 200.000,00	13	18%
5	Tidak Menentu	11	15%
Jumlah		73	100%

Sumber : Peneliti, (2022)

Dari data tanggapan responden tersebut terlihat bahwa jumlah responden terbanyak terdapat pada rata-rata pendapatan Rp 100.000,00 dengan jumlah persentase 27% yakni 20 orang dari 73 responden yang telah diteliti. Selanjutnya disusul dengan tanggapan responden pada rata-rata pendapatan Rp 150.000,00 yang mana jumlah persentase 21% yakni 15 orang dari 73 responden yang telah diteliti. Lalu terlihat juga, tanggapan responden dengan rata-rata pendapatan Rp 50.000,00 yang mana terletak pada presentasi 19% dengan jumlah responden sebesar 14 mitra. Serta terdapat 11 responden dengan persentase 15% yang tidak dapat menentukan rata-rata pendapatan dikarenakan jumlah orderan yang masuk tidak menentu setiap harinya hingga nyaris tidak mendapatkan orderan sama sekali.

Jumlah pendapatan diatas merupakan pendapatan kotor yang didapatkan para mitra pada saat menjalankan orderan Gojek. Pendapatan ini masih belum termasuk ongkos bensin, minum dan makan saat sedang *on-bid*, selain itu para mitra juga harus menyiapkan dana tak terduga untukantisipasi beberapa kemungkinan. Sehingga ketika beberapa mitra memiliki

rata-rata pendapatan perhari Rp 200.000,00 maka pendapatan bersih yang ia peroleh setelah dikurangi biaya bensin dan makan minum kurang lebih Rp 150.000,00. Nilai pendapatan tersebut merupakan rata-rata yang sering diperoleh para mitra setiap harinya, karena jumlah orderan satu hari dengan hari lainnya terkadang sama, lebih atau berkurang begitu juga jumlah tip yang diberikan oleh customer kepada *driver* yang tidak menentu terkadang mitra *driver* mendapatkan tip terkadang tidak maka hal-hal tersebutlah yang membuat jumlah pendapatan para mitra turut berfluktuatif.

Hal yang menyebabkan perbedaan rata-rata pendapatan para mitra juga didasari akan beberapa faktor penyebab, adapun hal-hal tersebut adalah lama jam *online*, serta strategi *online* yang berbeda-beda antara mitra satu dengan mitra lainnya serta perbedaan kondisi para mitra yang mana terdapat mitra yang memang bekerja penuh sebagai mitra Gojek dan Mitra yang menjadikan Gojek sebagai sampingan tambahan pendapatan.

2. Lama Responden Bergabung dengan Gojek

Tabel 3. 6 Data Lama Responden Bergabung dengan Gojek

No	Tanggapan Responden	Frekuensi	Persentase
1	6 Bulan	1	1%
2	1 Tahun	10	14%
3	2 Tahun	3	4%
4	3 Tahun	9	12%
5	4 Tahun	14	19%
6	5 Tahun	17	23%
7	6 Tahun	4	5%
8	7 Tahun	15	21%
Jumlah		73	100%

Sumber : Peneliti, (2022)

Berdasarkan tabel dari hasil penelitian yang telah peneliti dapatkan, Terlihat bahwa para responden telah bertahun-tahun berprofesi menjadi Mitra *driver*. Hal ini terbukti dengan data yang menunjukkan bahwa 23% dari 73 responden yang telah diteliti telah menjadi mitra Gojek selama 5 tahun yakni sejak tahun 2017, tidak hanya itu nilai tersebut diikuti dengan tanggapan responden sebanyak 21% yang telah menjadi mitra Gojek selama 7 tahun yang mana responden telah menjadi mitra Gojek sejak tahun 2015. Pada tahun 2015 merupakan tahun pertama Gojek mulai melesat di Surabaya. Pada data diatas dapat dilihat juga bahwa sebanyak 14 responden atau 19% dari responden yang telah menjadi mitra *driver* sejak 4 tahun lalu atau sejak tahun 2018. Jika ditinjau secara umum berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap tahunnya sejak berkembangnya Gojek di Surabaya, Selalu dijumpai masyarakat yang berminat menjadi mitra Gojek. Tidak berhenti pada saat awal mereka berkembang, hingga dalam beberapa waktu terakhir terlihat bahwa masih dijumpai responden yang merupakan Mitra baru Gojek dengan lama bergabung yang masih dalam rentan 6 bulan, yang mana responden baru menjadi mitra Gojek pada awal tahun 2022. Lama waktu seorang mitra bergabung dengan Gojek juga turut mempengaruhi performa mitra dalam menjalankan orderan sehari-hari. Menurut Bapak Budi Mitra Gojek sejak Tahun 2017, beliau mengatakan bahwa :

“Sebagai mitra Gojek yang telah bertahun-tahun maka akan terdapat perbedaan dengan mitra Gojek yang baru, hal ini dikarenakan mitra yang telah lama bergabung terlebih dahulu telah membaca pola sistem

Gojek serta para Mitra lama juga telah hafal waktu dan lokasi ramai orderan seperti jika pagi kita harus siap *online* agar orderan GoRide dapat masuk karena pagi hari orderan GoRide tinggi permintaan karena banyak karyawan atau anak sekolah akan berangkat sekolah dan bekerja, lalu ketika jam makan siang kami akan segera menghampiri restoran-restoran karena jika siang pesanan GoFood tinggi permintaan begitu lah salah satu alur yang diterapkan para mitra *driver* lama karena pengalaman, maka dari itu saya selalu mengikuti kopdar dengan mitra lain atau berbincang-bincang dengan rekan mitra lain untuk membagi informasi dan pengalaman agar membantu sama lain agar lebih mudah mendapatkan orderan.”

3. Pekerjaan Mitra Sebelum Menjadi Mitra *Driver*

Tabel 3. 7 Data Pekerjaan Responden Sebelum Menjadi Mitra Gojek

No	Nama	Pekerjaan
1	2	3
1	Tomy Tri Wicaksono	Karyawan Swasta
2	Aris Prayogo	Alfamart
3	Diah Ratna Handajani	Pegawai Kantor Notaris
4	Galuh Krisna	Bisnis Kayu Gelondongan
5	Ali Asat	Kurir
6	Arien	Tidak Bekerja
7	Dadik Sumardiyono	Pedagang
8	Gondo	Kurir
9	Sri Widodo	Satpam
10	Musaroh	Buruh Pabrik
11	Erick	<i>Sales</i>
12	Suhartono	Kuli Bangunan
13	Sumiatiningsih	Security Wanita
14	M Rendy Setyawan	Pelajar
15	Ashraffy Fawai	Mahasiswa
16	Wiehauw	<i>Cook Helper</i>
17	Dian Eka Crystiana	Karyawan Swasta
18	Mery Apriliyanti	Ibu Rumah Tangga

1	2	3
19	Abdul Manan	Karyawan Swasta
20	Nita Ariyanti	Ibu Rumah Tangga
21	Purwani Yanuardhani	<i>Sales</i>
22	Suci Iman Santosa	Guru
23	Suyatno	Pengirim Dokumen
24	Nolik Tulus Ayunda	Perbankan
25	Novy F P	Sopir Mobil
26	Muklis	Karyawan Swasta
27	Kois	Usaha Mandiri
28	Andreka Marchellino	Belum Bekerja
29	Budi Muarif	Karyawan Swasta
30	Luar	Karyawan Swasta
31	Andreas Hapsara	Karyawan Swasta
32	Rahardjo Aji Priambodo	Sales Aksesoris Handphone
33	Moch Nur Komari	Karyawan Swasta
34	Ainul Muis	<i>Sales</i>
35	Vhiki Satrio Erdi Saputro	Satpam
36	Moch Rico	Pelajar
37	Swasyudi Prasetyo	Salesman
38	Agoes Soebagio	Kontraktor
39	Hari Purwanto	Mabel
40	Irul	<i>Freeliner</i>
41	Heri Kiswanto	Karyawan Pabrik
42	Suwito Adi Prasetya	Kontraktor
43	Muhammad Adhim	Wiraswasta
44	Mahendra Vijaibhat Lahema	Satpam
45	Goride	Wiraswasta
46	Moch Iwan Sukamto	<i>Maintenance</i>
47	Sunarto	Percetakan
48	Toni	Tidak Ada
49	Umar Siddiq Hartono	<i>Waiters</i>
50	M Zaini Achsin	Buruh Pabrik
51	Titin Yuliarmawanti	Tenaga Administrasi Sekolah
52	Wawan	Karyawan Swasta
53	Dimas Andriyanto	Pegawai Pabrik
54	Joko Setiono	Karyawan Perusahaan
55	Novan Davit Duwit	Belum Bekerja
56	Sugianto	Sopir
57	Adi Susanto	Administrasi

1	2	3
63	Mundi Ferdinandus	Kurir
64	Novi Hari Setijawan	Bumn
65	Mochammad Rifqian	Cattering
66	Iwan Maulana Machfud	<i>Project Electrical Engineering</i>
67	Agus Purwanto	Sales
68	Budi Satriya	SPV
69	Supriyanto	Wirausaha
70	Yunita	Perawat
71	Eko Saputro	Wirausaha
72	Agus	Wiraswasta
73	Indra	Wiraswasta



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa hampir seluruh responden telah bekerja sebelum menjadi mitra Gojek. Jika dilihat kembali terdapat responden yang semula bekerja menjadi guru, perawat, karyawan swasta, wirausaha dan ada juga yang memang belum pernah bekerja ataupun ibu rumah tangga. Pilihan mereka untuk menjadi mitra *driver* memang didorong oleh permasalahan-permasalahan pribadi maupun habisnya masa kontrak atau masa kerja. Seperti menurut responden Ibu Yunita Mitra wanita pada penelitian yang peneliti lakukan, beliau mengatakan :

“Saya dulu bekerja menjadi perawat, namun pada saat saya bekerja anak saya selalu saya titipkan atau saya ajak bekerja. Suatu ketika anak saya berkata kalau dia tidak ingin ibunya bekerja sebagai perawat lagi karena selalu ditinggal bekerja oleh saya, dari situ saya mencari informasi pekerjaan yang waktunya fleksibel dan saya menemukan Gojek. Tanpa berpikir panjang saya langsung mendaftar menjadi mitra *driver* dan saya langsung memiliki akun, Jadi ketika anak saya sekolah saya mulai *onbid* hingga sore hari sampai sepulang sekolah anak saya”

Para responden memiliki kisah yang berbeda-beda sebelum pada akhirnya memilih Gojek sebagai sumber mata pencaharian, seperti yang ditemukan pada saat penelitian yakni hampir seluruh responden direkomendasi oleh teman atau rekan mereka untuk menjadi mitra Gojek.

4. Rata-Rata Jam *Online* atau *Onbid* Responden**Tabel 3. 8 Data Lama Jam *Online* Responden**

No	Tanggapan Responden	Frekuensi	Persentase
1	3 Jam	1	1%
2	4 Jam	3	4%
3	5 Jam	1	1%
4	8 Jam	24	33%
5	9 jam	2	3%
6	10 Jam	17	23%
7	12 jam	18	25%
8	16 Jam	7	10%
Jumlah		73	73

Sumber : Peneliti, (2022)

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa jam *online* para responden kebanyakan pada durasi 8 jam dengan nilai sebanyak 24 orang atau 33% dari jumlah responden, Setelah itu jam *online* terbanyak pada rentan waktu *online* atau *onbid* 12 jam dengan banyak 18 responden sebesar 25%. Jam *online* ini juga termasuk sebagai cerminan kemampuan mitra untuk melaksanakan pekerjaanya setiap hari. Berdasarkan artikel pada laman Bantuan di aplikasi GoPartner, dikatakan bahwa jam *online* yang konsisten akan membantu mitra untuk mendapatkan order lebih mudah, maka dari itu konsistensi tersebut harus diseimbangkan dengan kesanggupan mitra untuk lamanya bekerja. Sistem aplikasi akan mencatat rutinitas jam *online* para mitra sehingga ketika jam *online* mitra telah stabil dan konsisten maka tidak akan banyak membuang waktu mitra untuk menunggu orderan yang akan masuk.

Selain konsistensi jam *online*, lamanya jam *online* bagi mitra Gojek juga berpengaruh terhadap performa penilaian keaktifan mitra, ketika para

mitra rajin bekerja atau aktif menjalankan orderan tanpa memilih-milih, maka peluang orderan yang akan masuk dapat lebih banyak.

3. 2.4 Bentuk Kontribusi Gojek terhadap Mitra

1. Pemberian *Voucher* Diskon kepada Mitra

Mitra Gojek dalam menjalankan orderan memang menggunakan akomodasi pribadi pada umumnya. Sebagai bentuk kepedulian Gojek terhadap akomodasi mitra maka Gojek turut berpartisipasi memberikan sumbangsih dalam bentuk *voucher* diskon bagi para mitra. *Voucher* diskon tersebut berbentuk diskon perawatan kendaraan, diskon belanja dan diskon pengisian bahan bakar. Diskon–diskon tersebut dapat ditukarkan di *merchant* yang telah bekerjasama dengan Gojek. Berikut *voucher – voucher* diskon tersebut :

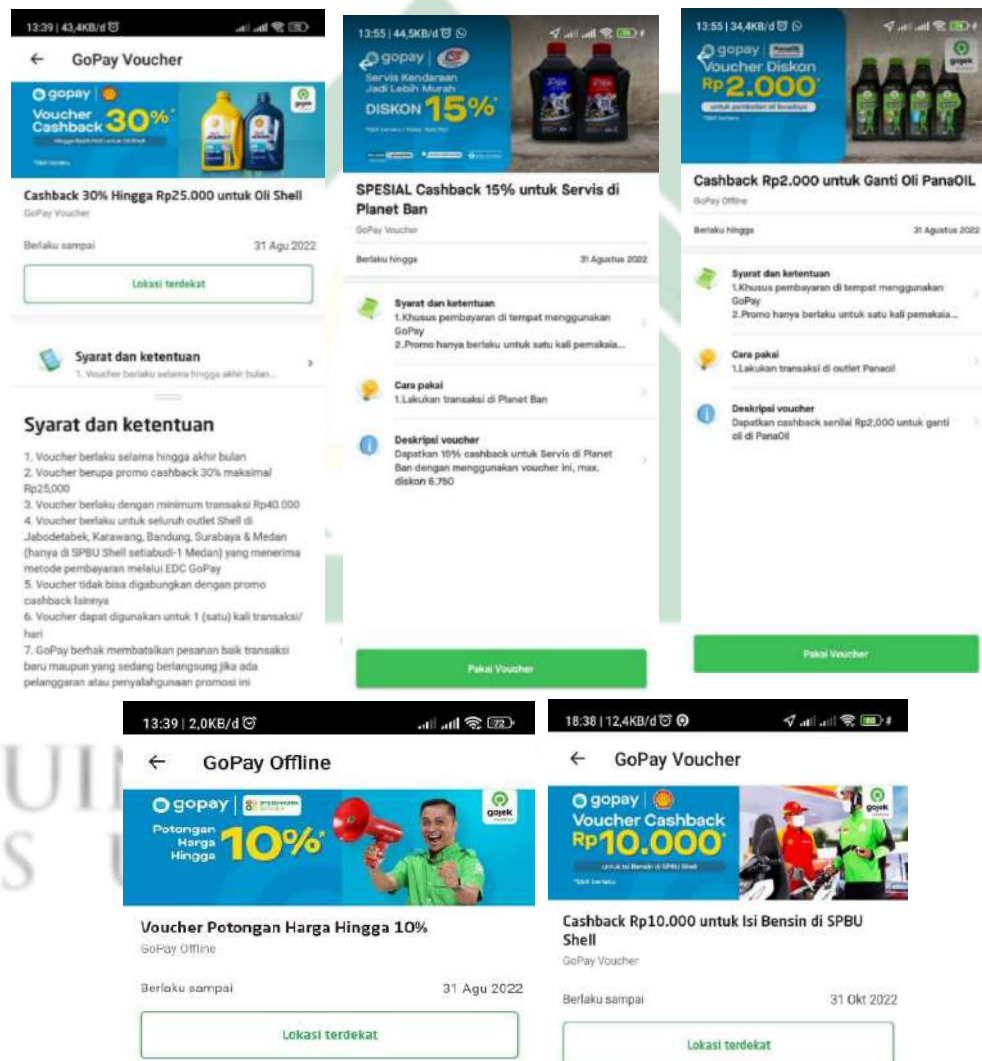


Sumber : Kopdar Gojek, (2022)

Gambar 3. 14

Selebaran Diskon Gojek untuk Mitra

Pada gambar 1 dan gambar 3 merupakan *voucher* diskon yang dapat dibelanjakan oleh mitra pada pekan raya mitra yang diselenggarakan pada kantor Gojek Surabaya dan gambar 2 *Voucher* tersebut merupakan *voucher* diskon untuk perawatan kendaraan yang mana keuntungan yang didapatkan oleh mitra sebesar 10% diskon.



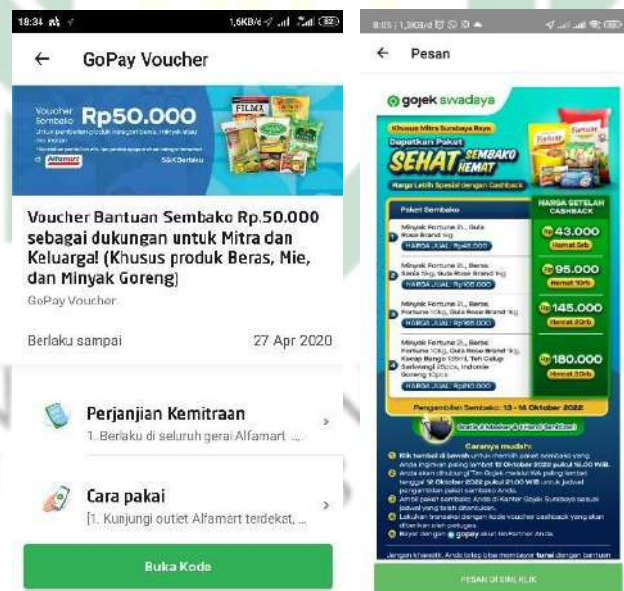
Sumber : Peneliti, (2022)

Gambar 3.15

***Voucher* Diskon Perawatan Kendaraan untuk Mitra**

Gambar diatas merupakan tampilan *voucher* yang diberikan kepada para mitra *driver*. *Voucher* tersebut diberikan kepada mitra untuk membantu meringankan pengeluaran mitra dalam hal perawatan kendaraan mereka. *Voucher* tersebut dapat dibelanjakan pada *merchant-merchant* yang telah bekerjasama dengan Gojek. Seperti Shell, Planet Ban, PanaOil, Speedwork.

Selain *voucher-voucher* diatas terdapat juga *voucher* yang mana telah diberikan kepada Mitra *driver* pada saat pandemi mewabah di Indonesia salah satunya di Surabaya. *Voucher* tersebut diberikan pada kisaran bulan April 2020 secara berkala selama beberapa bulan terhadap para Mitra yang aktif di Gojek.



Sumber : Peneliti, (2022)

Gambar 3. 16

Voucher Bantuan Sembako kepada Mitra saat Pandemi Covid

Voucher ini merupakan bentuk kepedulian Gojek terhadap perekonomian mitra nya, yang mana pada saat itu perekonomian Indonesia sedang tidak stabil dikarenakan dampak dari adanya pandemi Covid 19. *Voucher* tersebut dapat ditukarkan di Alfamart dan dapat dipergunakan untuk membeli beras, minyak, dan mie instan. Para mitra terbantu dengan adanya *voucher* ini karena dengan *voucher* ini kebutuhan pokok mereka telah terpenuhi dan *voucher* ini diberikan secara berkala yakni dua kali dalam satu bulan. Menurut mitra *driver* yakni Rini Mitra tahun 2018 beliau berkata

“Saya terbantu dengan adanya *voucher* sembako untuk para mitra, karena sebagai single parent yang memiliki bayi, masa–masa saat pandemi merupakan masa yang sangat berat untuk saya. Pada saat pandemi saya tidak dapat *online* dengan waktu yang cukup lama karena kebijakan pembatasan sosial berskala besar (PSSB) hal tersebut membuat pendapatan saya menurun sedangkan kebutuhan sandang, pangan dan papan harus tetap terpenuhi belum lagi kebutuhan perlengkapan bayi seperti susu, popok dan vitamin. Sehingga pada saat saya menerima *voucher* bantuan sembako ini kebutuhan pangan saya dapat saya tekan sehingga biaya untuk pangan saya alihkan sebagai biaya kebutuhan bayi saya.”

Hal tersebut juga dirasakan oleh banyak mitra lainnya, salah satunya Tomy Mitra 2017 beliau mengatakan bahwa

“Sebelumnya saya merupakan karyawan swasta dan bekerja sampingan menjadi mitra *driver*, namun pada saat awal pandemi saya mengalami

pemutusan hubungan kerja (PHK) dikarenakan tempat kerja saya gulung tikar. Sejak saat itu saya hanya mengandalkan Gojek sebagai sumber pendapatan, Namun karena akun saya terbiasa dengan akun sampingan atau hanya *online* dengan waktu yang sebentar maka saya tidak bisa mendapatkan pendapatan yang cukup untuk kebutuhan sehari-hari saya belum lagi biaya kos yang harus tetap saya bayar. Adanya *voucher* ini membantu saya untuk mencukupi kebutuhan pokok saya sehingga saya dapat menekan kebutuhan pangan saya hingga keadaan Gojek berangsur membaik.

2. Menyediakan Kantin Swadaya yang Bekerjasama dengan Mitra Gofood

Selain *voucher* diskon Gojek juga memberikan fasilitas kantin swadaya. Kantin swadaya adalah suatu program Gojek yang khusus diberikan bagi para mitra Gojek. Dalam kantin swadaya ini para mitra dapat membeli makanan dan minuman dengan harga yang lebih murah. Hal ini diberikan Gojek guna menunjang kebutuhan energi dalam bentuk makanan dan minuman yang berkualitas serta menekan pengeluaran mitra selama menjalankan Gojek. Kantin swadaya ini juga turut menggandeng para usaha kecil mikro dan menengah (UMKM) yang mana mereka tak lain adalah Mitra Gofood. Fungsi dari kantin swadaya ini tak lain guna meningkatkan pendapatan mitra dengan cara Gojek memberikan penawaran yang dapat menekan pengeluaran mitra dan menghemat uang mitra. Lokasi Kantin Swadaya memang belum tersebar di seluruh Indonesia, namun untuk di Surabaya layanan ini telah dapat dimanfaatkan oleh para mitra *driver* baik

Go-car maupun GoRide. Untuk menggunakan fasilitas ini caranya cukup mudah, para mitra *driver* hanya perlu membuka layanan swadaya yang terdapat pada aplikasi Go-Partner lalu pilih lokasi kantin swadaya. Para Mitra dapat mengunjungi lokasi kantin yang terdekat dengan lokasi mitra berada.



Sumber : Peneliti, (2022)

Gambar 3. 17

Voucher Tebus Paket Makanan bagi Mitra

3. Memfasilitasi BPJS-Ketenagakerjaan dan Ambulan Gratis bagi Para Mitra



Sumber : Kopdar Gojek, (2022)

Gambar 3. 18

Voucher Tebus Paket Makanan bagi Mitra

Program ini merupakan kolaborasi Gojek dengan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan untuk menyediakan kemudahan akses dan proses pembayaran iuran BPJS Ketenagakerjaan. Bentuk kolaborasi ini berupa biaya iuran yang terjangkau dengan besar iuran Rp. 16.800 per bulan, mitra *driver* Gojek berhak menerima manfaat berupa Jaminan Kecelakaan Kerja dan Jaminan Kematian (JKM). Program ini merupakan kontribusi Gojek dalam hal keselamatan mitra *driver* yang mana setiap hari nya mitra *driver* lah yang bekerja di jalan untuk mengantar dan menjemput orderan. Dalam proses pendaftaran program ini mitra *driver* dapat mengunjungi website khusus yang dikembangkan oleh BPJS Ketenagakerjaan dan Gojek melalui layanan swadaya yang tersedia di aplikasi GoPartner. Setelah proses pendaftaran berhasil maka mitra dapat menerima manfaat Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) dan Jaminan Kematian (JKM) dengan pembayaran melalui pendebitan saldo deposit masing-masing mitra *driver*. Direktur Kebijakan Publik dan Hubungan Pemerintah Gojek Shinto Nugroho mengatakan bahwa “Kemudahan yang kami sediakan ini merupakan bentuk komitmen Gojek dalam meningkatkan perlindungan kerja untuk para mitra *driver* kami, serta dalam mempermudah akses layanan jasa keuangan kepada mitra Gojek. Maka, kami memberikan kemudahan untuk mitra menjadi BPJS Ketenagakerjaan pada sektor peserta bukan penerima upah (BPU). Dengan iuran yang terjangkau, diharapkan semakin banyak mitra yang merasakan manfaat dan kenyamanan dalam menjalankan layanan Gojek.

Tak hanya memberikan fasilitas BPJS Ketenagakerjaan, Gojek turut memberikan jaminan keselamatan kerja yakni ambulan gratis bagi para mitra

yang mengalami kecelakaan selama menjalankan Gojek baik sedang mendapat orderan maupun sedang menunggu orderan. Layanan ini merupakan bentuk kontribusi Gojek dalam keselamatan mitranya. Ketika mitra mengalami luka ringan maka Dokter yang berjaga akan langsung memberikan pertolongan pertama namun Ketika korban kecelakaan membutuhkan penanganan serius maka ambulan akan mengantarkan ke Rumah Sakit terdekat, menurut Basori *Operational Team Gojek Surabaya*.



Sumber : Peneliti, (2022)

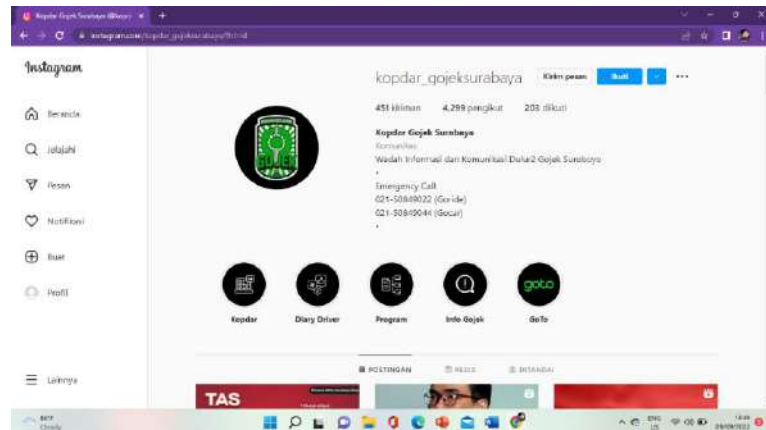
Gambar 3. 19

Ambulan Gojek dan Penanganan Mitra Korban Kecelakaan

4. Memberikan Wadah dan Ruang Kepada Mitra untuk Melakukan Pengembangan Potensi

Dalam menyediakan wadah dan potensi keahlian mitra, Gojek rutin mengadakan pembelajaran *online* melalui tips dan bantuan pada aplikasi Go Partner, serta sebagai wadah dalam mendengarkan aspirasi mitra dan sarana *sharing caring* Gojek membuat kopdar rutin yang minimal dilaksanakan satu bulan sekali bersama para mitra yang tergabung pada Gojek di suatu wilayah salah satunya Surabaya.

Dalam pemberian wadah untuk melakukan diskusi dan pertukaran aspirasi, Gojek memberikan wadah Kopdar. Kopdar atau Kopi Darat ini merupakan istilah yang digunakan sebagai nama forum yang dilaksanakan oleh Gojek dan Mitra Gojek. Dalam Kopdar akan terdapat banyak susunan acara yang mencakup pemaparan materi serta tanya jawab dan diskusi. Kopdar biasanya dilakukan sebagai bentuk pertemuan rutin maupun forum yang akan membahas permasalahan-permasalahan yang dihadapi mitra selama bekerja, sehingga dalam acara ini lah Gojek dengan mitra saling berkomunikasi dan bergotong royong demi kesejahteraan mitra. Selain melaksanakan Kopdar, kontribusi Gojek dalam pengembangan potensi dan keahlian mitra yakni dilaksanakannya pelatihan-pelatihan bagi para mitra *driver*. Pelatihan ini berupa pelatihan cara mengemudi yang benar dan aman.



Sumber : Kopdar Gojek, (2022)

Gambar 3. 20

Media Sosial Kopdar Gojek Surabaya

Pada gambar diatas merupakan media sosial Kopdar Gojek dalam laman Instagram. Pada laman tersebut terangkum kegiatan–kegiatan yang dilaksanakan Gojek dengan Mitra Gojek serta pada laman tersebut juga terdapat informasi–informasi seputar kopdar yang mana juga terdapat notifikasi pada aplikasi GoPartner.



Sumber : Kopdar Gojek, (2022)

Gambar 3. 21

Undangan Kopdar Akbar Mitra

5. Memberikan Insentif Bonus terhadap Mitra yang Menyelesaikan Target

Tidak hanya memberikan *voucher* diskon atau memfasilitasi beberapa kebutuhan, namun Gojek juga memberikan bonus tambahan langsung bagi para Mitra yang dapat menyelesaikan orderan sesuai target yang ditetapkan oleh Gojek. Bonus tersebut akan diberikan kepada mitra setelah mitra telah mencapai target orderan lalu Gojek akan mengirimkan bonus tersebut ke saldo deposit mitra. Bonus ini merupakan bentuk upaya Gojek untuk memberikan semangat kepada para Mitra yang bergabung dalam naungannya. Pemberian bonus ini diberikan secara langsung melalui Gojek deposit para mitra. Bonus ini dibagi menjadi beberapa kategori berdasarkan level para Mitra. Adapun level para mitra terbagi menjadi 4 yakni basic, silver, gold, platinum. Level ini merupakan pengkelasan mitra menjadi beberapa kategori berdasarkan jumlah banyaknya orderan yang telah diselesaikan para mitra setiap bulannya.

Bonus-bonus tersebut terpapar dalam skema point yang dapat diakses di Aplikasi GoPartner. Berikut merupakan skema pembagian kualifikasi bonus yang akan didapatkan para mitra ketika mitra telah mencapai target yang telah ditentukan.



Gambar 3. 22

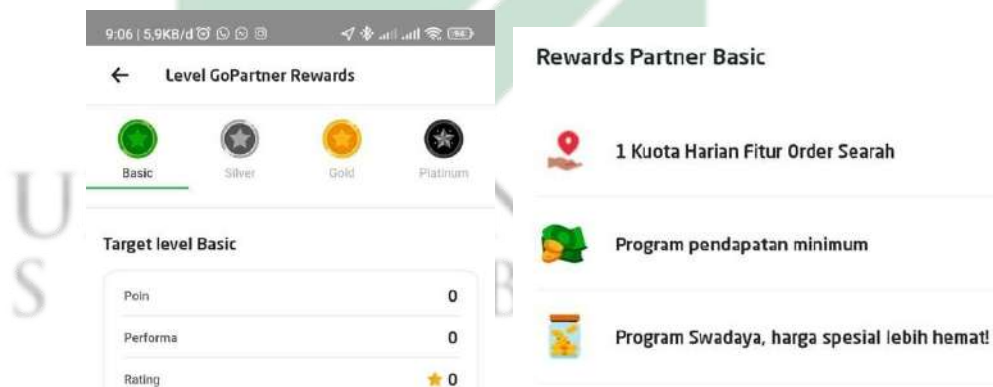
Skema Poin Mitra *Driver*

Pada gambar diatas terlihat bahwa nilai–nilai poin setiap jenis orderan satu dengan orderan lainnya berbeda. Perbedaan poin tersebut dibagi berdasarkan tipe orderannya. Orderan dengan jenis Gofood bernilai 150 poin, orderan dengan jenis Gosend bernilai 150, orderan GoRide bernilai 150 poin. Ketiga jenis orderan tersebut memiliki nilai yang sama yakni 150 poin. Lalu terdapat poin yang lebih besar yakni dari orderan GoShop dengan poin 200 poin lalu Gosend *Multi Delivery* dengan 250 poin. Poin terendah adalah poin penyelesaian orderan GoMart dengan nilai poin hanya 100 poin. Nilai poin tersebut akan diakumulasikan setiap harinya untuk menentukan telah terpenuhi tidak target yang diberikan kepada mitra, jika telah terpenuhi maka mitra berhak mendapatkan bonus langsung.

Besaran bonus yang didapatkan mitra dikualifikasikan berdasarkan level akun para mitra berikut kualifikasi level para mitra beserta besaran target dan bonusnya.

a. Level Basic

Level basic merupakan level terendah, level ini merupakan kategori yang mana mitra hanya mampu menyelesaikan orderan dalam sebulannya hanya sedikit. Rata-rata level ini merupakan mitra-mitra yang menjadikan Gojek menjadi pekerjaan sampingan, sehingga jam *online* mereka hanya sedikit dan orderan yang terselesaikan pun sedikit. Pada level ini mitra *driver* hanya mendapatkan fasilitas program swadaya mitra seperti kantin swadaya, *Voucher* diskon minuman sebesar Rp.5000,- untuk dibelanjakan di Alfamart.



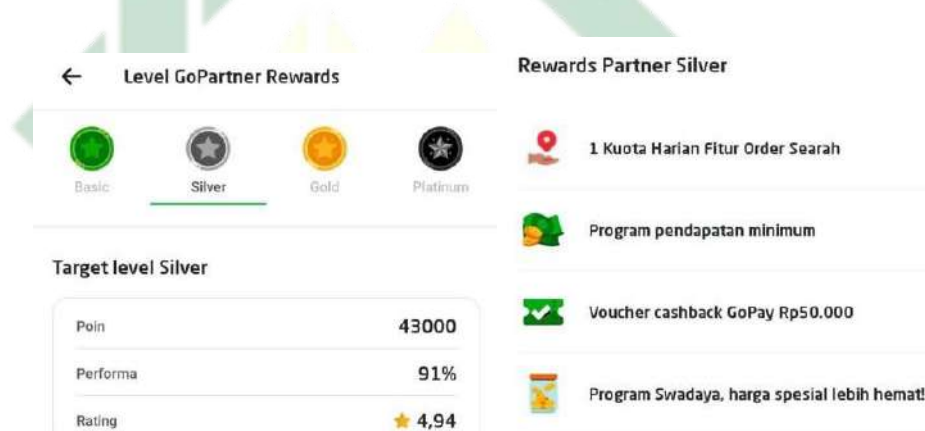
Sumber : Peneliti, (2022)

Gambar 3. 23

Bonus Partner Basic

b. Level Silver

Level Silver merupakan level tingkat kedua terendah, Pada level ini tergambar bahwa para mitra mulai menyelesaikan banyak orderan dibanding sebelumnya. Ketika tingkat orderan selesai mitra mulai banyak maka level mitra pun akan naik. Pada level ini mitra dapat menikmati keuntungan *Voucher* Cashback Gopay sebesar Rp. 50,000,-. Selain itu pada level ini mitra juga dapat menikmati program swadaya mitra.



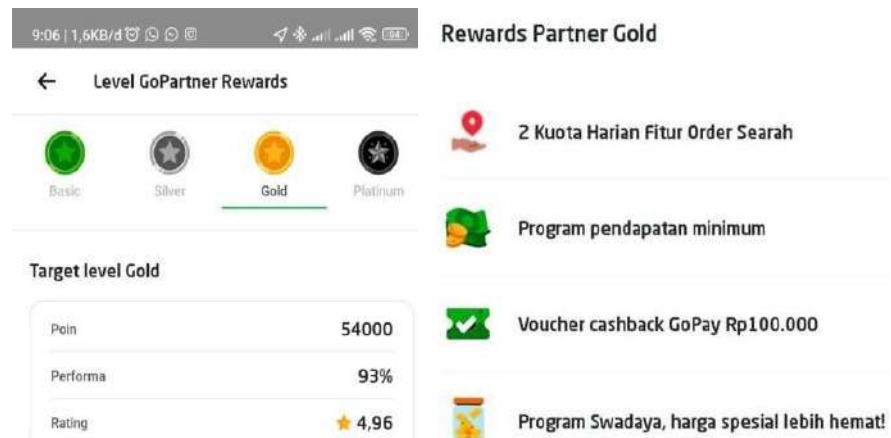
Sumber : Peneliti (2022)

Gambar 3.24
Reward Bonus Partner Silver

c. Level Gold

Level Gold ini merupakan Level kedua tertinggi pada level mitra. Pada level ini berarti mitra *driver* telah mampu menyelesaikan orderan dengan jumlah yang banyak. Pada level ini juga para mitra memiliki banyak keuntungan yakni, *Voucher* cashback Gopay sebesar Rp.

100,000,-, program swadaya, dan fitur orderan searah.



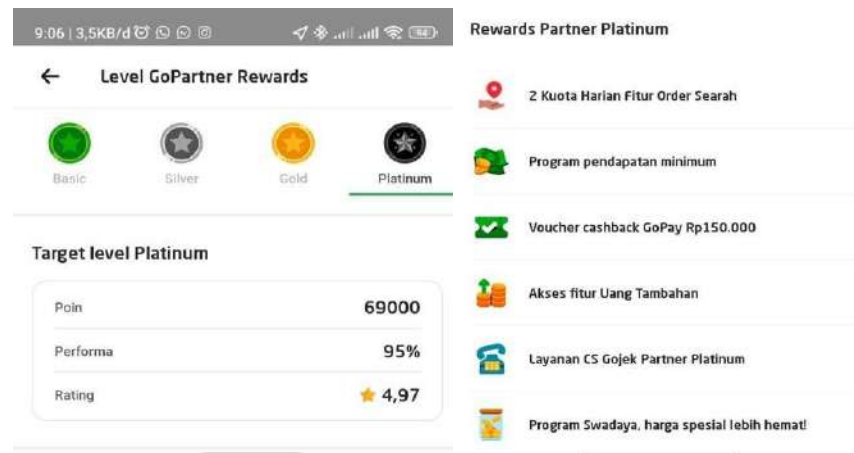
Sumber : Peneliti (2022)

Gambar 3.25

Reward Bonus Partner Gold

d. Level Platinum

Pada Level tertinggi ini menggambarkan bahwa mitra telah menyelesaikan banyak orderan. Mitra pada level ini merupakan mitra full time yang menjadikan Gojek sebagai pekerjaan utama. Maka dari itu Gojek turut memberikan banyak reward sebagai bentuk imbal balik dari kerja keras mitra di Gojek. Reward tersebut antara lain, *Voucher Cashback Gopay* sebesar Rp 150.000,00. Kesempatan mengakses fitur uang tambahan dan menikmati fasilitas program Swadaya, fitur order searah dan akses VIP ke *Customer Service*.



Sumber : Peneliti (2022)

Gambar 3.26
Reward Bonus Partner Platinum

Para mitra pada level ini merupakan para mitra yang hanya menjalankan Gojek sebagai sumber pendapatan mereka maka dari itu Gojek memberikan kesempatan bagi mitra pada level ini untuk mendapatkan tambahan berupa tambahan–tambahan tugas yang dapat mereka lakukan sembari menjalankan orderan, seperti survei ke restoran GoFood, observasi lokasi restoran GoFood dan lain-lain.

6. Kesan Mitra yang Tergabung dalam Gojek

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan terkumpul sebuah hasil yang mana Gojek turut berkontribusi dalam kesejahteraan mitra. Kontribusi yang dirasakan mitra adalah keturut sertaan Gojek dalam mendampingi proses kerja dan menunjang beberapa kebutuhan mitra yang menjalankan Gojek. Hal–hal tersebut antara lain : adanya program swadaya, adanya bonus tambahan untuk para mitra yang mencapai target, adanya *voucher*–

voucher yang bermanfaat bagi mitra seperti *voucher* diskon sembako, diskon minuman, diskon servis kendaraan dan lain sebagainya. Selain itu dengan beroperasinya layanan Gojek di Indonesia pun turut membantu perekonomian mitra, karena dengan adanya Gojek para masyarakat yang kesulitan mendapatkan pekerjaan karena keterbatasan pendidikan maupun pengalaman akhirnya dapat bergabung menjadi bagian Mitra Gojek dan memperoleh penghasilan.

Dalam proses penelitian seluruh narasumber mengatakan bahwa Gojek turut berkontribusi bagi perekonomian mereka, dengan menjadi mitra Gojek seluruh narasumber mendapatkan pendapatan sehingga tetap bertahan hidup serta memutar roda kehidupan mereka. Selain itu banyak tanggungan atau kebutuhan yang akhirnya dapat mereka penuhi saat menjadi mitra Gojek.

Menurut Andreas Hapsara Mitra Gojek 2015 “Walaupun pendapatan Gojek tidak sebanyak pada saat saya menjadi pegawai di salah satu perusahaan, namun adanya Gojek membuat saya mampu bertahan hidup ditengah pandemi saat ini.”.

Menurut Kois Mitra *driver* 2018 “Kontribusi Gojek dalam bentuk dana sangat saya rasakan pada saat Gojek memberikan *voucher* sembako dan bantuan uang berupa saldo deposit mitra pada saat virus covid 19 mewabah. Pendapatan saya selama di Gojek sebelum adanya covid dan sesudah covid memang beda sebelum ada covid, pendapatan Gojek jauh lebih tinggi dibandingkan pendapatan usaha saya dulu namun sejak covid terdapat penurunan, namun penurunan pendapatan tersebut masih cukup untuk saya

membayai kebutuhan anak dan keluarga saya”.

Selain itu dengan adanya Gojek juga turut membantu mitra-mitra yang menjadikan Gojek menjadi pekerjaan sampingan, seperti menurut Moch Nur Komari Mitra Gojek 2015 “Sebelum mendaftar menjadi mitra saya bekerja menjadi *sales* aksesoris gadget hingga saat ini, setelah mendaftar menjadi mitra saya mendapatkan tambahan pendapatan dari hasil menjalankan orderan Gojek sehingga Gojek juga sangat cocok sebagai pilihan pekerjaan sampingan karena sistem yang fleksibel namun pendapatan sangat membantu untuk beberapa kebutuhan sehari-hari”

3. 2.5 Upaya Gojek dalam Memperluas Lapangan Pekerjaan

Tak hanya berkontribusi dalam perekonomian mitranya saja, Gojek pun turut membantu para masyarakat yang tidak memiliki penghasilan atau pengangguran. Dengan adanya rekrutmen untuk menjadi Mitra Gojek maka hal ini memberikan kesempatan kepada masyarakat yang tidak terserap lapangan pekerjaan. Perekrutan ini dilakukan Gojek sebagai bentuk kontribusi terhadap perluasan lapangan pekerjaan. Perekrutan ini dilakukan berdasarkan kebutuhan mitra di suatu wilayah. Proses perekrutan Gojek pun sangat mudah dan tidak dipungut biaya. Perekrutan mitra ini dilakukan Gojek melalui *online* di aplikasi Go-Partner dan akan dilanjut secara *offline* pada Kantor Gojek di suatu wilayah.

Dilansir pada (DetikNews, 2015) *Operational Team* Gojek Surabaya Candra, beliau tidak berkenan untuk menyebutkan berapa jumlah pasti

mitra yang melamar setiap harinya dan berapa target Gojek dalam setiap rekrutmen karena pihaknya hanya menunggu perintah pusat. Namun berdasarkan info yang telah dihimpun Gojek Surabaya membutuhkan sekitar 14 ribu *driver*.

Adanya Gojek membantu mengatasi pengangguran ini pun turut dirasakan para narasumber penelitian ini, menurut Suhartono Mitra Gojek 2019 “Dalam mengurangi pengangguran saya merasa Gojek sudah cukup berkontribusi hal ini dapat saya katakan karena saya dulu bekerja menjadi Kuli bangunan lepas sehingga saya tidak memiliki pekerjaan yang pasti begitu juga rekan rekan saya yang seprofesi, lalu pada saat Gojek membuka rekrutmen saya langsung mendaftar. Puji syukur saat saya telah bergabung menjadi Mitra Gojek pendapatan saya jauh lebih baik yakni sehari saya bisa mengantongi Rp 200.000,00 dan membantu perekonomian saya begitu juga rekan – rekan saya yang turut bergabung pun sekarang bisa mendapatkan pekerjaan yang lebih pasti dibandingkan sebelumnya.”

Dilansir dari (Tren Asia, 2020) dituliskan bahwa mitra Gojek dari lima layanan juga berdampak besar terhadap usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) di Surabaya. Misalnya, penyedia bahan baku di pasar dan bengkel kendaraan juga mendapatkan manfaat dari kehadiran Gojek di Kota Surabaya, dengan mengalami peningkatan omzet sebesar 30%.

Dalam upaya memperluas lapangan pekerjaan turut dilakukan Gojek dengan cara meningkatkan permintaan akan usahanya. Ketika permintaan akan layanan–layanan Gojek terus meningkat maka meningkat juga

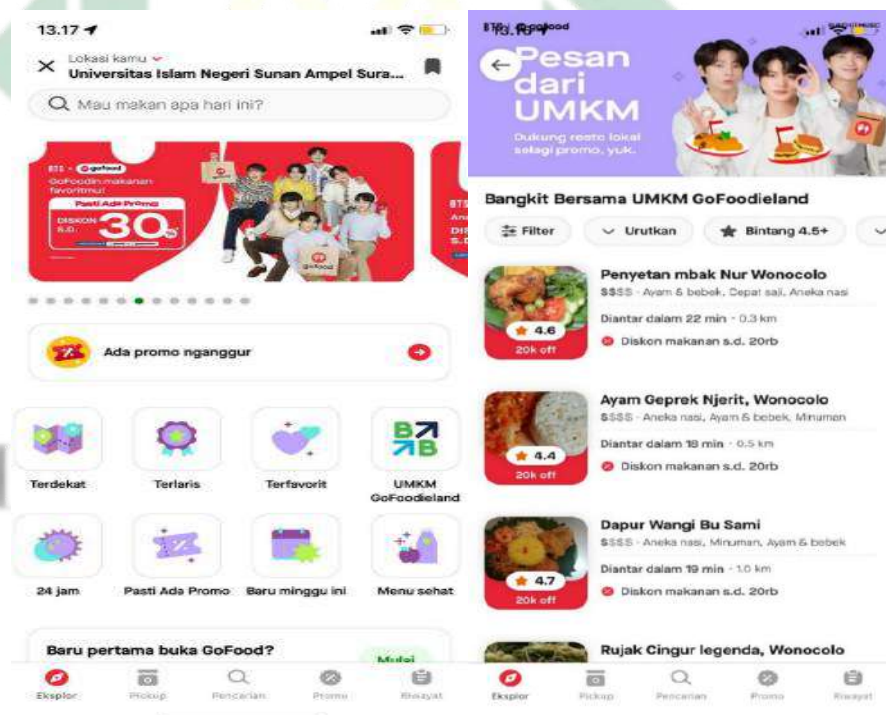
kebutuhan tenaga kerja untuk setiap layanan sehingga rekrutmen–rekrutmen mitra pun akan dapat terus dilakukan. Upaya–upaya tersebut antara lain :

a. Meningkatkan *Merchant* Gofood

Gofood merupakan layanan pesan antar makanan dari Indonesia yang bekerja sama dengan UMKM atau restoran. Dalam mekanisme layanannya Gofood tidak hanya bekerja sendiri namun bekerjasama dengan Mitra *driver* Gojek. Maka dari itu kesinambungan ini lah yang menjadi pengaruh pendapatannya keduanya. Ketika mitra Gofood sepi orderan maka mitra Gojek juga akan terpengaruh karena Gofood merupakan salah satu layanan yang dikerjakan oleh Mitra *driver*. Dalam proses peningkatan Gofood agar semakin banyak permintaan maka Gojek mengemas Gofood dengan mudah dan ringkas. Selain itu Gojek juga memberikan promo makanan agar Gofood mampu menarik banyak pelanggan. Ketika Gofood mengalami peningkatan permintaan maka akan mempengaruhi ekosistem mitra *driver* juga sehingga lebih banyak orderan yang masuk dan mengalami peningkatan pendapatan.

Dilansir pada (Gojek Newsroom, 2022) 87% konsumen di Surabaya menggunakan atau memanfaatkan GoFood serta pada saat pandemi 1 dari 7 mitra UMKM bergabung dengan GoFood dan 4 dari 5 UMKM percaya GoFood mendorong pertumbuhan usaha. Manfaat utama yang dirasakan UMKM dari kemitraan dengan GoFood adalah kesempatan untuk ikut dalam program promosi GoFood, perluasan akses pasar, kemudahan pengelolaan operasional melalui aplikasi GoBiz dan

pelatihan kewirausahaan. Sebagian besar UMKM menganggap biaya komisi GoFood sudah sesuai dengan manfaat yang diperoleh. Dalam lansiran ini dipaparkan bahwa menurut Alfindra, “Keberadaan ekosistem Gojek membantu meningkatkan pendapatan mitra *driver* dan UMKM selama pandemi. Dalam penelitian ini terlihat bahwa mayoritas konsumen Surabaya (84%) akan tetap menggunakan aplikasi Gojek meski tanpa promo. Hal tersebut mencerminkan persepsi positif konsumen terhadap ekosistem Gojek sebagai platform yang mendukung masyarakat untuk tetap produktif dan aman di masa pandemi.



Sumber : Peneliti (2022)

Gambar 3.27

Aplikasi GoFood dan Mitra UMKM

b. Membuka rekrutmen Mitra Driver GoRide maupun Go-Car

Pembukaan rekrutmen mitra driver GoRide dan Go-Car merupakan cara utama Gojek membuka lapangan pekerjaan, Gojek akan membuka rekrutmen manakala permintaan akan kebutuhan jasa mereka meningkat atau diperlukan pada suatu wilayah. Proses rekrutmen ini biasanya akan dikabarkan pada laman media sosial mereka, pada spanduk depan Kantor Gojek Surabaya atau wilayah lain, dan Broadcast pada komunitas–komunitas Gojek.

Dilansir pada (Gojek Newsroom, 2022) 86% dan 93% konsumen di Surabaya selalu dan lebih sering menggunakan GoRide dan GoCar. Sebanyak 2 dari 3 mitra *driver* memprioritaskan fleksibilitas ini memungkinkan mereka membagi waktu antara pekerjaan dan keluarga. Mayoritas mitra GoRide dan GoCar menyatakan kemitraan dengan Gojek meningkatkan kualitas hidup mereka.



Sumber : Kopdar Gojek, (2022)

Gambar 3.28

Rekrutmen Mitra Gojek

c. Membuka rekrutmen Staf Gojek

Gojek tidak akan berjalan dengan sempurna jika hanya mengandalkan mitra nya saja, karena dalam prosesnya Gojek membutuhkan tenaga lain yang bekerja pada kantor Gojek, orang yang bekerja pada kantor Gojek berbeda dengan mitra Gojek. Karyawan Gojek merupakan pegawai yang mana mereka memiliki jam kerja khusus dan Gaji setiap bulan, sedangkan mitra adalah rekanan yang bekerja sama dengan Gojek yang berkewajiban menjalankan orderan pada layanan Gojek namun Gojek tidak mengatur jam kerja dan Gojek tidak memberikan Gaji karena hubungan Gojek dengan mitra adalah kemitraan yang bersistem bagi hasil.

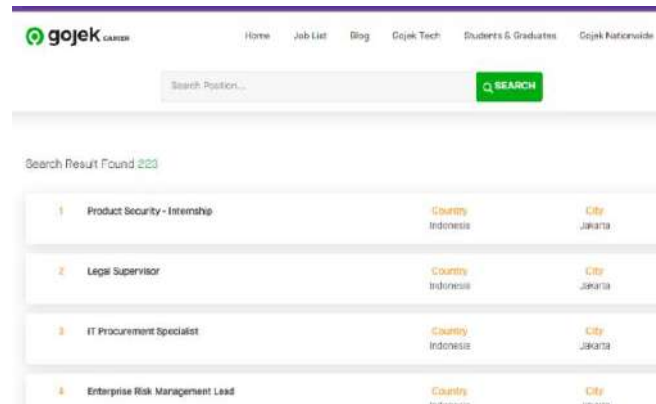
Dalam kesehariannya staf Gojek ini membantu kelancaran sistem aplikasi dan pengembangan aplikasi. Untuk rekrutmen staf, masyarakat dapat mengunjungi website : <https://www.Gojek.com/en-id/employee/>. Dalam laman ini masyarakat dapat mencari posisi apa yang dibutuhkan pada kantor Gojek, masyarakat juga dapat mencari wilayah mana saja yang tersedia untuk posisi tersebut.



Sumber : Gojek, (2022)

Gambar 3.29

Bursa Kerja Di Website Gojek



Sumber : Gojek, (2022)

Gambar 3.30

Lowongan Pekerjaan Pada Website Gojek

Pada gambar diatas merupakan tampilan laman Gojek yang menyajikan beberapa posisi karyawan yang mereka butuhkan, pada laman tersebut (gambar 1) masyarakat dapat mencari kota dan jenis pekerjaan yang mereka inginkan lalu pada laman tersebut juga terdapat kriteria-kriteria persyaratan dan tombol *apply* untuk melamar pekerjaan tersebut.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB IV

ANALISIS KONTRIBUSI GOJEK BAGI PEREKONOMIAN MITRA DAN PENYERAPAN TENAGA KERJA

4.1 Analisis Kontribusi Gojek bagi Perekonomian Mitra

Gojek merupakan layanan jasa transportasi berbasis *online*, Jasa transportasi merupakan proses perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menyangkut perpindahan letak sehingga akan menimbulkan adanya transaksi, Sedangkan Jasa menurut Undang-undang No. 42 Tahun 2009 dalam Pasal 1, Jasa adalah setiap kegiatan pelayanan yang yang berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang, fasilitas, kemudahan atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesanan. Dalam prosesnya Gojek menggandeng mitra untuk sistem kerjanya. Hubungan ini bertujuan untuk menciptakan suatu kesejahteraan.

Kesejahteraan perekonomian mitra merupakan tanggung jawab mitra dan pihak aplikator yakni Gojek. Hubungan Kerjasama antara keduanya terjalin dalam perjanjian kemitraan. Dalam hal tersebut maka kesejahteraan perekonomian kedua nya merupakan suatu tujuan yang harus dijunjung keutamaanya. Pihak aplikator harus memberikan kebijakan dan gagasan yang dapat menguntungkan mitra serta mitra juga turut bertanggung jawab dengan tugas mereka agar tujuan kesejahteraan ini dapat tercapai. Ketika aplikator

mampu memberikan kebijakan dan inovasi – inovasi yang mampu meningkatkan peluang permintaan akan layanan Gojek maka mitra pun turut merasakan dampak positif dengan meningkatnya pula peluang mitra mendapatkan banyak orderan sehingga tugas mitra adalah menjadi garda yang langsung menemui pelanggan dan memberikan pelayanan sesuai SOP yang telah disepakati bersama dan menciptakan kesan baik hingga orderan terselesaikan. Hal ini selaras dengan teori (Supriadi, 1997 dalam . *Pola Kemitraan Usaha Kecil, Menengah dan Besar Dimasa yang Akan Datang, Makalah dalam Temu Nasional Modal Ventura*) yakni Kemitraan usaha adalah Kerjasama antara dua pihak dengan hak dan kewajiban yang setara dan saling menguntungkan.

Dalam penelitian ini berusaha diungkap mengenai bagaimana bentuk kontribusi Gojek dalam perekonomian mitra dan bentuk penyerapan tenaga kerja yang dilakukan oleh Gojek di Kota Surabaya. Dari hasil yang telah diuraikan diatas dapat dilihat sebagai berikut.

1. Dalam hubungan kemitraan maka hal utama yang diperhatikan adalah perjanjian yang saling menguntungkan dan dipertanggung jawabkan. Hal ini telah tertuang dalam Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1997 tentang kemitraan yang mana kemitraan adalah kerjasama usaha antara usaha kecil dengan usaha menengah atau dengan usaha besar disertai dengan pembinaan dan pengembangan oleh usaha besar dengan memperhatikan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling

menguntungkan. Selain itu Kontribusi Gojek kepada mitranya dapat dikatakan telah sesuai dengan teori yang ada yakni menurut Agus (2021) menjelaskan bahwa hubungan kemitraan bersifat lebih mengedepankan mutualisme di antara para pihak, Prinsip perjanjian kemitraan lebih menekankan pada hubungan yang saling menguntungkan dan posisi antar pihak setara, Jika dikaji Kembali berdasarkan Undang – undang dan teori tersebut maka jalinan kemitraan mitra dengan aplikator Gojek telah selaras. Hal ini dapat dilihat dalam hasil penelitian yang mana terdapat hal – hal yang dapat menguntungkan mitra dan Gojek, Yakni Ketika seseorang mitra mampu menyelesaikan banyak orderan maka pendapatan mitra dan Gojek turut meningkat namun Gojek juga tidak hanya diam, Pihak Gojek turut memberikan tambahan bonus untuk mitra yang mampu menyelesaikan orderan sejumlah target yang telah ditentukan sehingga Mitra pun diuntungkan pada hal ini. Saling menguntungkan telah terpenuhi dalam studi kasus ini. Dalam hal saling memerlukan studi kasus yang dapat ditinjau yakni seseorang mitra tidak akan dapat orderan ketika tidak ada upaya dari pihak aplikator untuk menarik pelanggan begitu juga sebaliknya Ketika banyak permintaan akan layanan Gojek namun Gojek tidak memiliki armada mitra maka aplikator juga turut tidak dapat menyelesaikan orderan tersebut.

2. Pendapatan menurut (Sukirno, 2002) adalah jumlah penghasilan yang diterima oleh seseorang sebagai bentuk imbalan akan prestasi kerjanya selama satu periode tertentu baik berupa harian, mingguan, bulanan

maupun tahunan. Selain itu pendapatan juga dapat berbentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, dan laba. Hal ini sesuai dengan penelitian ini yang mana mitra Gojek mendapatkan pendapatan berupa upah dari setiap orderan yang terselesaikan dalam periode harian. Selain itu Menurut (Mangkoesebroto Guritno dan Algifari dalam *Teori Ekonomi Makro*, 1998 Hal. 72) Menurut sifatnya pendapatan dibagi menjadi dua macam yakni pendapatan permanen dan pendapatan sementara. Pendapatan permanen adalah pendapatan pada periode waktu tertentu dengan jumlah nominal yang konsisten, Masyarakat dengan jenis pendapatan ini biasanya berprofesi sebagai pegawai atau karyawan. Sedangkan pendapatan sementara yakni pendapatan yang tidak bisa diperkirakan jumlah berapa nominal sebelumnya, Pendapatan ini bersifat fluktuatif dan biasanya berupa hasil usaha atau hasil dari perdagangan. Hal ini sesuai dengan penelitian ini yakni pendapatan mitra

Gojek merupakan pendapatan jenis sementara yang mana nominal pendapatan mitra setiap hari nya berbeda – beda sehingga mitra hanya dapat menyebutkan rata – rata pendapatannya. Hal yang menyebabkan perbedaan pendapatan mitra yakni orderan setiap hari nya yang berbeda, Perbedaan ini adalah jenis layanannya, jauh dekatnya argo dan kemampuan lama mitra untuk *onbid* setiap harinya. Selain itu tingkat keramaian permintaan akan layanan Gojek pun berbeda–beda setiap harinya hal inilah yang menyebabkan kualifikasi pendapatan mitra yakni pendapatan sementara.

3. Bentuk kontribusi menurut (Anne Ahira, 2012) kontribusi dapat diberikan dalam berbagai bidang yakni kepemimpinan, profesionalisme, finansial dan lainnya. Hal ini sesuai dengan penelitian bahwa profesionalisme aplikator berguna untuk kemajuan para mitra yang mana Gojek membuat banyak layanan dan melakukan controlling untuk layanan tersebut. Layanan tersebut antara lain GoFood, GoSend, GoRide, GoShop, GoMart. Ketika aplikator Gojek mampu membangun layanan mereka maka para mitra turut diuntungkan dalam hal ini karena mitra juga akan mengalami peningkatan pendapatan dengan banyak orderan yang dapat terselesaikan.

Selain itu menurut (Anne Ahira, 2012) bentuk kontribusi secara umum terbagi menjadi dua hal yakni kontribusi secara materi dan kontribusi bukan materi, kontribusi secara materi berarti keturut sertaan seseorang individu atau kelompok dalam suatu tujuan dengan memberikan bantuan atau sokongan dalam bentuk uang baik secara tunai maupun pinjaman. Sedangkan kontribusi secara bukan materi adalah seorang individu atau kelompok turut berpartisipasi dan berturut serta bergabung dalam tujuan tersebut. Hal ini sesuai dengan penelitian ini terlihat bahwa Gojek berkontribusi dalam hal materi dan bukan materi. Pada hal materi Gojek memberikan dana atau songkongan berupa *voucher* belanja dan saldo deposit. *Voucher* belanja ini berupa potongan harga berupa diskon setiap pembelian barang atau jasa yang telah

ditentukan pada *voucher* tersebut. *Voucher* tersebut dapat diakses mitra pada pilihan swadaya di aplikasi GoPartner. Selain *voucher* diskon, kontribusi Gojek dalam hal materi berupa bonus-bonus yang diberikan kepada mitra. Bonus tersebut adalah bonus pendapatan langsung tunai yakni bonus yang diberikan kepada mitra manakala mitra telah mampu menyelesaikan target orderan dalam satu harinya maka Ketika mitra telah mencapai target Gojek akan langsung mengirimkan bonus tersebut ke saldo deposit mitra.

Dalam hal bukan materi Gojek turut memberikan kontribusi berupa keturut sertaannya dalam hal pengembangan potensi dan kualitas mitra, hal ini sesuai dengan penelitian ini yakni Gojek membuat wadah yang berguna untuk mitra menyampaikan aspirasi dan bertukar pendapat yakni dalam forum Kopdar rutin, Selain itu dalam hal bukan materi Gojek menjalin Kerjasama – Kerjasama Bersama pihak lain yang bermanfaat bagi mitra yakni Gojek bekerja dengan BPJS Ketenagakerjaan sebagai kemudahan fasilitas penjaminan kecelakaan kerja dan jaminan kematian. Dalam Kerjasama ini Mitra dapat dengan mudah mendaftar BPJS Ketenagakerjaan dan pembayaran iuran yang murah dan mudah hanya melalui Saldo deposit mitra. Tak hanya dalam asuransi saja namun Gojek juga berkontribusi terhadap keselamatan mitra yakni layanan Ambulance gratis. Ambulan ini akan menghampiri mitra yang mengalami kecelakaan lalu lintas dan memberikan pertolongan kepada mitra yang menjadi korban kecelakaan.

4. 2 Analisis Kontribusi Gojek dalam Penyerapan Tenaga Kerja

Penyerapan tenaga kerja adalah banyaknya lapangan pekerjaan yang sudah terisi yang tercermin dari banyaknya pertumbuhan penduduk yang bekerja. Penduduk yang bekerja terserap dan tersebar di berbagai sektor perekonomian, Terserapnya penduduk bekerja di berbagai sektor dan lapangan usaha disebabkan oleh adanya permintaan akan tenaga kerja. Oleh karena itu, penyerapan tenaga kerja dapat dikatakan sebagai permintaan tenaga kerja (Kuncoro,2002) Hal tersebut sesuai dengan hasil penelitian ini yang mana Gojek telah turut melakukan penyerapan tenaga kerja dengan bentuk bergabungnya masyarakat yang menjadi mitra mereka. Hal ini juga sesuai dengan teori proses penyerapan tenaga kerja yakni faktor penyebabnya adalah permintaan tenaga kerja. Gojek melakukan rekrutmen didasari oleh permintaan akan armada mereka pada suatu wilayah. Yang mana ketika Gojek mengalami peningkatan permintaan maka akan meningkatkan penyerapan tenaga kerja yang dilakukan Gojek. Hal ini sesuai dengan teori (Lilyawati & Kembar Sri Budhi, 2016) Yakni apabila permintaan hasil produksi atau industri meningkat dan produsen cenderung menambah kapasitas produksinya maka perusahaan akan menambah penggunaan tenaga kerja.

Walaupun Gojek telah membukakan lapangan pekerjaan yang dapat menjadi sumber penghasilan mitra namun jika dikhususkan pola hubungannya, maka mitra yang terserap menjadi bagian Gojek tidak dapat dikatakan dalam hubungan ketenagakerjaan karena sistem dan pola hubungan Gojek dengan mitra merupakan hubungan kemitraan bukan hubungan ketenagakerjaan hal ini

sesuai dengan teori Menurut Luthvi (2018) yang menjelaskan bahwa dalam hubungan kemitraan perusahaan tidak memiliki kewajiban memberikan upah maupun Jaminan perlindungan seperti upah lembur, waktu istirahat, jam kerja maksimum, jaminan sosial. Begitu juga mitra tidak memiliki kewajiban keterikatan jam kerja dan peraturan. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang mana mitra tidak memiliki jadwal jam kerja dan Gojek juga tidak mengatur jam kerja mitra. Mitra dapat membuat pola jam kerja sesuai dengan kemampuannya sendiri. Selain itu Gojek juga tidak memberikan Gaji atau upah tetap kepada mitra, Sehingga penghasilan yang kedua belah pihak dapatkan adalah bagi hasil dari Kerjasama mereka yang mana mitra menjadi bagian lapangan dan eksekusi sedangkan Gojek sebagai pemrograman dan pensisteman. Namun begitu dalam statusnya mitra tetaplah seorang tenaga kerja yang mana hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan Dumairy tentang tenaga kerja yang diartikan sebagai penduduk yang berumur pada batas usia kerja yang mana batas tersebut berbeda – beda pada setiap negara. Berdasarkan Undang – Undang pokok ketenagakerjaan No.14 Tahun 1969, Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan baik dalam hubungan kerja maupun diluar hubungan kerja guna menghasilkan output barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat. Dari teori tersebut relevan dengan penelitian yang mana walaupun diluar hubungan ketenagakerjaan para mitra masih mampu melaksanakan pekerjaannya guna memenuhi kebutuhan hidup mereka.

Dalam penelitian ini seluruh narasumber mengakui bahwa Gojek telah mampu memberikan dampak yang positif bagi pengangguran dan masyarakat yang putus sekolah yang mana dengan adanya Gojek, mereka diberi kesempatan untuk bekerja dan mendapatkan penghasilan yang lebih layak dibandingkan pada saat mereka tidak bekerja. Hal ini bukti bahwa di Surabaya sudah banyak masyarakat yang menjadikan Gojek menjadi profesi utama mereka untuk mendapatkan penghasilan.

Keuntungan yang didapatkan dari penyerapan tenaga kerja sebagai mitra Gojek ini adalah :

1. Sebagai pekerjaan yang tidak memandang latar belakang, Gojek telah mampu mengangkat banyak masyarakat yang berpendidikan rendah untuk merasakan kesempatan bekerja tanpa persyaratan yang berbelit.
2. Sebagai penyedia layanan jasa yang berbasis *online* maka kesempatan Gojek untuk semakin berkembang pun tinggi karena dewasa ini kehidupan masyarakat sudah berubah menjadi serba *online* sehingga keberadaan Gojek dibutuhkan oleh masyarakat
3. Karena pola hubungan penyerapan tenaga kerja ini merupakan pola kemitraan maka hubungan mitra dengan Gojek berbasis kekeluargaan dan saling menguntungkan. Mitra diuntungkan dengan adanya layanan ini dan Gojek diuntungkan dengan berjalannya usaha mereka.

BAB V

PENUTUP

5. 1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian mengenai Kontribusi Ojek *Online* Gojek bagi perekonomian mitra dapat disimpulkan bahwa Gojek membantu memberikan kontribusi secara materi namun dengan sistem menekan pengeluaran mitra sehingga pendapatan yang didapatkan oleh mitra merupakan pendapatan yang bersih selain itu Gojek telah berusaha untuk turut bekerja sama menjunjung perjanjian kemitraan mereka yang saling menguntungkan satu sama lain, Hal ini terbukti dengan upaya – upaya Gojek memberikan bantuan – bantuan kepada mitra mereka pada saat kondisi perekonomian nasional terpuruk. Hal yang dilakukan Gojek adalah memberikan bantuan berupa saldo deposit mitra dan *voucher – voucher* yang dapat dipergunakan mitranya, seperti *voucher* sembako, *voucher* belanja, *voucher* diskon dan pemberian bonus langsung kepada mitra – mitra yang mempunyai kinerja baik dalam bentuk pemenuhan target point. Kontribusi Gojek terhadap mitra tidak hanya berbentuk materi saja namun bukan materi yang dapat membantu kinerja mitra sehingga mitra mampu mendapatkan pendapatan yang lebih besar pun dilakukan oleh Gojek. Hal ini antara lain mengadakan forum diskusi untuk penukaran pendapat antara Gojek dengan mitra, Pemberian layanan swadaya yang mana dapat dimanfaatkan mitra agar dapat menekan pengeluaran mitra selama bekerja dan jaminan keselamatan mitra selama di jalan, Merupakan bentuk kontribusi Gojek demi kelancaran mitra bekerja sehingga menjaga perekonomian mitra.

Berdasarkan penelitian mengenai penyerapan tenaga kerja yang dilakukan oleh Gojek menunjukkan bahwa Gojek telah mampu menyediakan lapangan pekerjaan yang memberikan kesempatan kepada masyarakat yang menganggur dan masyarakat dengan tingkat Pendidikan yang rendah untuk mendapatkan kesempatan berpenghasilan yang layak dibanding mereka menganggur. Walaupun hubungan mitra dengan Gojek terikat dengan perjanjian kemitraan namun mitra tetaplah tenaga kerja, Hal ini sesuai dengan Undang – Undang pokok ketenagakerjaan No.14 Tahun 1969, Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan baik dalam hubungan kerja maupun diluar hubungan kerja guna menghasilkan output barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat. Dari teori tersebut relevan dengan penelitian yang mana walaupun diluar hubungan ketenagakerjaan para mitra masih mampu melaksanakan pekerjaannya guna memenuhi kebutuhan hidup mereka.

5. 2 Saran

1. Alangkah baiknya Gojek memberikan inovasi lain yang dapat meningkatkan permintaan akan jasa mereka karena pendapatan mitra kedepannya tergantung dengan kondisi permintaan akan Gojek juga sehingga untuk menjamin perekonomian mitra maka Gojek perlu menjaga dan memberikan improvisasi terhadap usaha mereka di tengah gempuran kompetitor – kompetitor lainnya.
2. Dalam penyerapan tenaga kerja alangkah baiknya Gojek membuka kesempatan yang lebih luas dalam rekrutmen pegawai sehingga Gojek mampu berkontribusi lebih dalam penyerapan tenaga kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Afriana, A., Padjadjaran, U., Karsona, A. M., Padjadjaran, U., Putri, S. A., & Padjadjaran, U. (2020). *Kemitraan Dalam Perspektif Persaingan Usaha dan Penyelesaian Sengketa*. 4(17), 1–17.
- Ahira, A. (2012). *Terminologi Kosa Kata*. Aksara.
- Akhmad. (2014). *Ekonomi Mikro; Teori dan Aplikasi di Dunia Usaha* (P. Christian (ed.)). Penerbit Andi.
- Alfonsius, A. (2020). Pelayanan Transportasi *Online* Di Era New Normal. *Journal of Accounting and Management Innovation*, 4(2), 91–100. <https://ejournal.medan.uph.edu/index.php/jam/article/view/395>
- Aminuddin, M. (2019). *Potret Kehidupan Driver Gojek (Studi Kasus Paguyuban Driver Gojek di Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo)*. Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya.
- Anshary, M., & dkk. (2021). *Sistem Ekonomi Indonesia* (1st ed.). Penerbit Widina Bhakti Persada Bandung.
- Ayuwuragil, K. (2018). 5 “Masalah Kesejahteraan yang Dikeluhkan Sopir Ojek” CNN Indonesia. <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20180410195433-185-289823/5-masalah-kesejahteraan-yang-dikeluhkan-sopir-ojek-online>
- BP-PAUD & DIKMAS Kalimantan Selatan. (2018). *Bahan Ajar Kemitraan*. BP-PAUD & DIKMAS Kalimantan Selatan.
- Christian Ham, F., & Dkk. (2018). Analisis Pengakuan Pendapatan dan Beban pada PT Bank Perkreditan Rakyat Prisma dan Manado. *Riset Akuntansi Going Concern*, 629–630.
- Direktorat Promosi Kesehatan dan Pemberdayaan Masyarakat. (2019). *Panduan Menggalang Kemitraan di Bidang Kesehatan*.
- Dumairy. (1996). *Perekonomian Indonesia*. Erlangga.
- Dwiyanto, A., & dkk. (2006). *Reformasi Birokrasi Publik di Indonesia* (p. 45). Gadjah Mada University Press.

- 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. <https://doi.org/10.22460/comm-edu.v3i1.3719>
- Guritno, M., & Algifari. (1998). *Teori Ekonomi Makro*. STIE YPKN.
- Ian Alfian, I. A., Sari, E. P., & Yuedrika, T. (2019). Analisis Pengaruh Transportasi *Online* terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan di Kota Medan. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Islam*, 4(2), 100–113. <https://doi.org/10.32505/v4i2.1253>
- Iskandar. (2017). *Pengaruh Pendapatan Terhadap Pola Pengeluaran Rumah Tangga Miskin*. 1(2), 127–134.
- Junior, M. S. (2017). *Fungsionalitas Konflik Gojek : Studi Fenomenologi Terhadap Konflik Pengemudi Gojek di Kota Kediri*.
- Lilyawati, & Kembar Sri Budhi, M. (2016). Lilyawati dan Made Kembar Sri Budhi. 2016. *Ekonomi Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana Vol.5,No.8 Agustus 2016. Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana, 5(Ekonomi), 8.*
- Mardiansyah, R. A. (2016). *Upaya Gojek Dalam Membentuk Konstruksi Sosial*. Universitas Semarang.
- Marnis, P. (2008). *Manajemen Sumber Daya Manusia* (T. Chandra (ed.); Pertama). Zifatama Publisher.
- Maryati, S., Handra, H., & Muslim, I. (2021). *Penyerapan Tenaga Kerja dan Pertumbuhan Ekonomi Menuju Era Bonus Demografi di Sumatera Barat Labor Absorption and Economic Growth Towards the Demographic Bonus Era in West Sumatra Pendahuluan*. 21(1), 95–107.
- Nagari, Y. B. (2012). *Analisis Kontribusi Pemberian Beasiswa Djarum Terhadap Peningkatan Prestasi Akademik Mahasiswa Penerima Tahun Angkatan 2010/2011* [UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA]. <http://eprints.uny.ac.id/8957/1/1-08502241019.pdf>
- Nasional, D. P. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (III)*. Balai Pustaka.
- Nola, L. F. (2018). *PERJANJIAN KEMITRAAN vs PERJANJIAN KERJA: Vol. X*. <https://puslit.dpr.go.id/>

- Notoatmodjo, S. (2003). *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Partanto, P., & dkk. (2001). *Kamus Ilmiah Populer*. Arkola.
- Pemerintah Pusat. (2008). *Undang-undang (UU) tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah*. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/39653/uu-no-20-tahun-2008>
- PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. (2022). *Tentang Gojek Sebuah Perjalanan*. <https://www.Gojek.com/id-id/about/>
- Pujiastuti, E. (2008). *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan* (1st ed.). Semarang University Pers.
- Sadono Sukirno. (2002). *Pengantar Teori Makroekonomi* (Kedua). PT Raja Grafindo Persada.
- Saragih, C. D. (2011). *Kontribusi Petani Perempuan Terhadap Sosial Ekonomi Keluarga Di Desa Sibangun Mariah Kecamatan Silimakuta Kabupaten Simalungun*. Universitas Sumatera Utara.
- Soekanto, S. (2006). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Raja Grafindo Persada.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D)*. CV. Alfabeta. www.cvalfabeta.com
- Supriyadi. (1997). *Pola Kemitraan Usaha Kecil, Menengah dan Besar Dimasa yang Akan Datang, Makalah dalam Temu Nasional Modal Ventura : Ventura*.
- T. D. Sukarno, D. Mardiningsih, T. D. (2016). *Kontribusi Perusahaan Terhadap Pendapatan Dan Penyerapan Tenaga Kerja Masyarakat Lokal Di Perkebunan Teh Pt. Rumpun Sari Medini Kabupaten Kendal*. 4(1), 1–23.
- Taqqiyah, S. ata. (2021). *Perbedaan Hubungan Kemitraan dengan Hubungan Kerja*. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/perbedaan-hubungan-kemitraan-dengan-hubungan-kerja-lt617136e8e2fce>
- Utomo, H. (2013). *Melalui Variabel Motivasi Kerja Sebagai*. 6(11), 48–71.
- Zakinah, N. (2019). *Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Driver Kota Makassar*. Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- Zulfansyah. (2019). *Dampak Ojek Online (GOJEK) Terhadap Kesempatan Kerja Dan Pendapatan Mitra Ojek Online (GOJEK) Di Kota Medan*. Universitas Sumatera Utara.

- Bungin, B. (2010). *Metodologi Penelitian Kuantitatif* (1st ed.). Kencana.
- DetikNews. (2015, September 3). *Go-Jek di Surabaya Masih Dibanjiri Pelamar, Seperti ini Antreannya*. <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-3009084/go-jek-di-surabaya-masih-dibanjiri-pelamar-seperti-ini-antreannya>
- Gojek Newsroom. (2022). Riset LD FEB UI: Kontribusi Ekosistem Gojek kepada PDRB Surabaya Diperkirakan Mencapai Rp 18 Triliun. *Newsroom Gojek*. <https://newsroom.gojek.com/id-id/news/riset-ld-feb-ui-kontribusi-ekosistem-gojek-kepada-pdrb-surabaya-diperkirakan-mencapai-rp-18-triliun/>
- Salim, & Syahrur. (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Haidir (ed.); 2nd ed.). Citapustaka Media.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (3rd ed.). Alfabeta.
- Tren Asia, S. (2020). Riset: Kontribusi Ekonomi Gojek di Surabaya Tembus Rp15,7 Triliun. *Tren Asia*. <https://www.trenasia.com/riset-kontribusi-ekonomi-gojek-di-surabaya-tembus-rp157-triliun>



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A