

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Memang tidak bisa dipungkiri, masyarakat terutama di Kota besar sedang menggandrungi transportasi *online* dengan menggunakan aplikasi *smartphone*. Selain bisa menghemat waktu, transportasi *online* juga bisa menghemat uang karena banyaknya promo yang ditawarkan. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan pelaku usaha untuk memulai persaingan dalam bisnis transportasi *online*. Kota-kota besar merupakan konsumen transportasi *online* dengan dibutuhkannya transportasi di sana karena perputaran roda ekonomi yang lebih cepat dibanding di daerah-daerah.

Saat ini Kota Bekasi berkembang menjadi tempat tinggal kaum urban dan sentra industri. Jumlah penduduk yang tercatat tinggal di berjumlah sekitar juta jiwa pada tahun 2022. Dengan jumlah penduduk yang mencapai 2,4 juta jiwa, maka persaingan di bidang perekonomian menjadi lebih ketat. Perkembangan dan pembangunan suatu kota saling berkaitan dengan jumlah, struktur dan dinamika penduduknya, tingkat sosial ekonomi serta luas wilayahnya. Jumlah penduduk yang banyak memerlukan fasilitas sarana dan prasarana yang memadai, sehingga semakin banyak jumlah penduduk, maka semakin besar pula kebutuhan sarana dan prasarana di kota tersebut.

Kehidupan sehari-hari masyarakat Kota Bekasi telah menyatu dan relatif sulit untuk dapat dibedakan secara jelas dengan masyarakat daerah tetangga. Selain itu, pasca dibukanya akses jalan tol langsung menuju Kota Jakarta, Kota Bekasi telah menjadi salah satu tujuan Penunjang ekonomi Kota-Kota Besar sekitarnya Kota Bekasi khususnya. Laju pertumbuhan ekonomi Kota Bekasi juga tergolong tinggi menurut yaitu 8,5% pada tahun 2022.

Ekonomi Bekasi ditunjang oleh kegiatan perdagangan, perhotelan, dan restoran. Pada awalnya pusat pertokoan di Bekasi hanya berkembang di sepanjang Jalan Ir H. Juanda yang membujur sepanjang 3 km dari alun-alun kota hingga Terminal Bekasi.

Berikut data jumlah kendaraan umum konvensional di Kota Bekasi menurut BPS di tahun 2020 :

**Tabel 1. 1 Jumlah Angkutan Tiap Jenis Moda Transportasi Di Kota Bekasi**

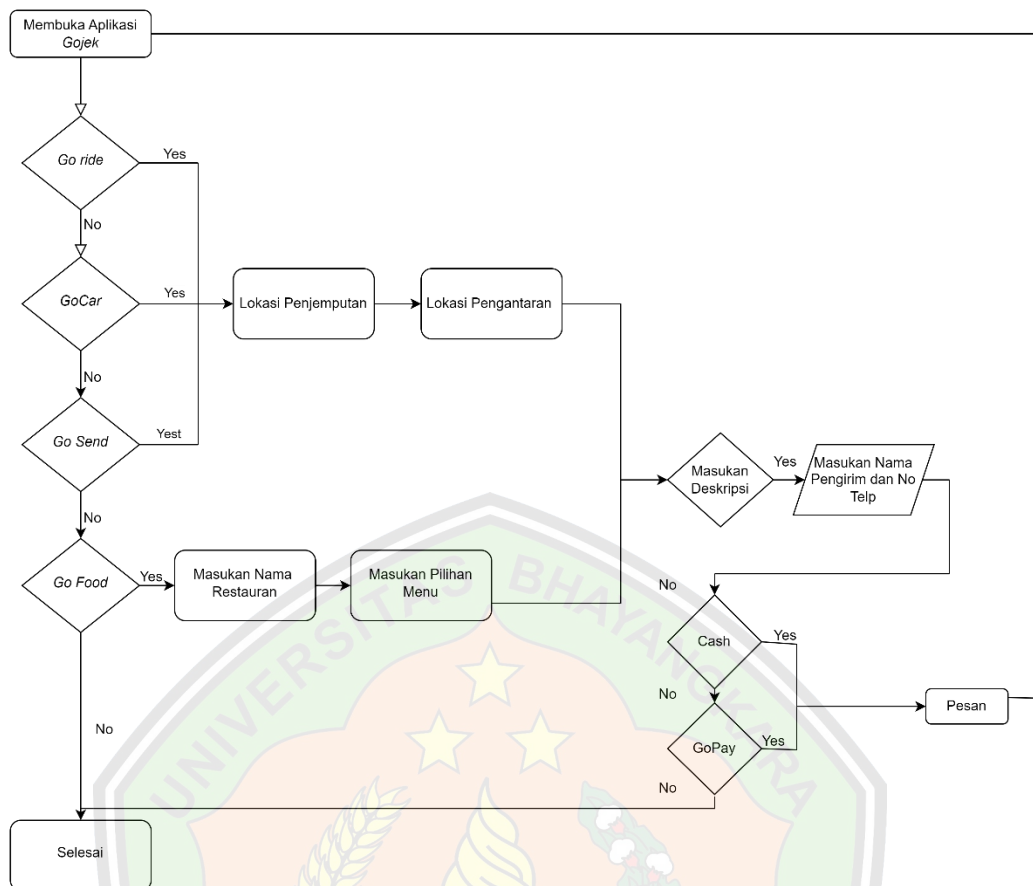
DAFTAR KENDARAAN BERMOTOR		
Kepemilikan	Jumlah Sepeda	Jumlah Bus,
	Motor	Microbus
	2020	2020
Pribadi	1184383	774
Umum	135	1789
Pemerintah	2335	48

Sumber: BPS Tahun 2020

Di saat perkembangan zaman yang sudah modern ini, banyak transportasi daring yang dapat digunakan dan transaksinya dilakukan secara online maupun tunai. Kehadiran yang marak di Indonesia, khususnya Kota-kota besar sejak tahun 2015. Salah satu transportasi yang dapat dipesan secara online adalah taksi. Aplikasi tersebut antara lain adalah *Go Car* dan *Grab Car*.

GO JEK telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bekasi, Bandung, Surabaya, Bali, Yogyakarta, Makasar dan kota lainnya (GO JEK, 2017). Menyusul kota- kota lain di Indonesia, di kota Bekasi sudah muncul transportasi berbasis *online*. Transportasi *online* merupakan transportasi yang dapat dipesan melalui aplikasi sebagai media pemesanan untuk memudahkan konsumen dalam memenuhi kebutuhan transportasi (Giri dan Dewi, 2018). Pada tahun 2010, berdiri perusahaan transportasi *online* yang bernama GO JEK. GO JEK adalah sarana transportasi yang memberikan layanan ojek dengan menggunakan aplikasi online dan dapat melayani siapa saja yang membutuhkan jasanya.

Sejak tahun 2015 kehidupan para pekerja kantoran, anak sekolah, hingga para mahasiswa berubah sangat drastis. Hal ini tidak lain karena kehadiran *start up* transportasi massal yang mengubah sistem transportasi massal. GO JEK adalah salah satunya.



**Gambar 1.1 Flowchart Alur Pemesanan**

Berikut Alur Pemesanan menggunakan Aplikasi yang begitu mudah untuk pengaplikasiannya. Dan para penumpang GO JEK tidak perlu khawatir dengan tarif yang dibayarkan, karena tarif sudah ditentukan sejak awal pemesanan. Cara memesan GO JEK dirasa sangat praktis dan mudah, dengan memesan melalui aplikasi yang ada di *smartphone* maka, *driver* GO JEK akan datang ke lokasi dimana pemesan berada. Selain itu GO JEK memberikan rasa aman bagi penumpang, dikarenakanseluruh data *driver* GO JEK sudah terdaftar diperusahaan dan penumpang bisa memberikan komentar langsung untuk *driver* GO JEK. *Driver* GO JEK bisa mendapatkan bonus tambahan pendapatan, jika *driver* GO JEK mendapat orderan lebih dari 13 orderan (GO JEK, 2017). Adapun mekanisme pembagian pendapatan oleh perusahaan GO JEK yaitu, 75 persen untuk *driver* GO JEK dan 25 persen pendapatan untuk perusahaan. Pembagian pendapatan GO JEK langsung diterima *Driver* GO JEK berupa uang non tunai atau masuk di dompet GO JEK.

Ada berbagai macam layanan yang diberikan seperti *GoRide*, *GoMart*, *GoFood*, hingga *GoMed* dan yang akan penulis bahas saat ini adalah *GoCar*. Setelah sekian lama berkutat dengan tarik ulur aturan tarif dasar *GoCar*, pada bulan Desember 2018 pemerintah mengeluarkan aturan terpadu melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118, Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Berdasarkan aturan ini pihak *GoCar* selaku penyedia jasa angkutan berhak menetapkan tarif batas atas maupun batas bawahnya ditetapkan oleh Menteri Perhubungan sebelumnya. Berdasarkan aturan baru ini batas bawah tarif taksi online adalah Rp3,500/Km dan batas atasnya Rp6,000/Km. Tarif dasar ini dapat berbeda sesuai dengan peraturan Gubernur setempat dan aturan dari *GoCar* di wilayah yang berkaitan. Akan tetapi berdasarkan pengalaman beberapa *driver GoCar* saat ini, penghasilan *driver GoCar* yang paling dasar, tanpa embel-embel poin dan bonus lainnya, saat ini bisa mencapai pendapatan bersih Rp200.000 hingga Rp350.000 perhari dengan jam kerja normal (sekitar 8 jam sehari). Untuk skema pendapatan dengan bonus atau insentif menggunakan poin yang berbeda-beda tiap priodenya dan level *Rewards driver* tersebut.

**Tabel 1. 2 Skema Poin**

Jenis Layanan	Poin
<i>GoCar L</i>	100
<i>GoCar</i>	100
<i>GoCar Hemat</i>	75
<i>GoCar Prioritas</i>	100
<i>GoSend</i>	100

Sumber: Aplikasi *GOPARTNER* (2023)

**Tabel 1. 3 Perhitungan Point dan Bonus Mitra GO JEK di Kota Bekasi**

Jenis Instentif	Target Poin	Pendapatan Bonus
Jam Sibuk Pagi	500	Rp. 42.000
Poin Target <i>GoCar Hemat</i>	600	Rp. 60.000

Jenis Instentif	Target Poin	Pendapatan Bonus
Jam Sibuk Sore	900	Rp. 90.000

Sumber: Aplikasi GOPARTNER (2023)

Catatan : Bonus akan dibayarkan apabila jika performa mitra mencapai 80%.  
Bonusakan ditahan jika performa dibawah 80%.

**Tabel 1. 4 Bonus untuk Mitra Baru**

	Hari 1	Hari 2	Hari 3	Hari 4
Jumlah order yang diselesaikan	3	7	5	5
Perfoma*	80%	80%	60%	90%
Syarat Pendapatan Tambahan Harian Terpenuhi?	✗	✓	✗	✓
Pendapatan Tambahan Harian yang didapatkan	Rp 0	Rp50.000	Rp 0	Rp50.000

Sumber: Website Gojek (2023)

Sistem poin merupakan bonus yang didapatkan *driver* dari perusahaan ketika telah menyelesaikan orderan. Tabel 1.2 Untuk jasa *GoCar driver* skema poin untuk *GoCar L* 100 poin, *GoCar* 100 poin, *GoCar Hemat* 75 poin, *GoSend* 100 poin, *GoCar Prioritas* 100 poin. Sistem poin ini disesuaikan pada masing-masing daerah, khususnya Jabodetabek. Tabel 1.3 menunjukan Dimana untuk wilayah Kota Bekasi bonus harian yang dapat diterima adalah dari pukul 05:00 sampai 09:00 dengan poin 500 Poin= Rp42.000. *GoCar Hemat* dari Pukul 10:00 sampai dengan 17:00 dengan poin 600= Rp 60.000. dan Untuk tambahan sore dari pukul 15:00 sampai 21:00 dengan 800poin= Rp.90.000. Tabel 1.4 Di berikan untuk Mitra *Driver GoCar* baru yang berlangsung selama 2 minggu. Bonus ini akan dibayarkan secara langsung apabila *driver* mencapai performa minimum yang sudah ditentukan. Dengan demikian tentunya sistem point akan mempengaruhi pendapatan seorang *driver* karena semakin banyak target yang didapatkan semakin banyak point yang

diperoleh dan tentunya bonus yang diberikan kepada seorang driver semakin besar dan lamanya kerja yang dimiliki dapat meningkatkan keterampilan dan menyelesaikan pekerjaannya dengan cepat, sehingga pendapatan seseorang tersebut meningkat.

Terlepas dari semua yang didapatkan para sopir mitra usaha *GoCar* tentunya harus ada pengeluaran yang mereka keluarkan. Baik pengeluaran sehari-harinya ataupun pengeluaran perbulan. Pengeluaran sehari-hari yang biasa di sebut biaya operasional merupakan pengeluaran yang bersifat tidak tetap. Para sopir ini biasanya mengeluarkan biaya operasional untuk Konsumsi dan pulsa. Banyaknya konsumsi dan pulsa yang dikeluarkan tergantung pada pekerjaan yang mereka kerjakan pula. Sedangkan untuk menjaga performa kendaraan biasanya ada biaya pemeliharaan yaitu service kendaraan, pajak kendaraan ataupun penggantian suku cadang yang dilakukan di akhir bulan. Biaya pemeliharaan dikeluarkan oleh sopir yang memiliki kendaraan pribadi, dan untuk sopir yang menggunakan kendaraan milik orang lain biaya pemeliharaan ditanggung oleh pemilik kendaraan. Para sopir yang memakai kendaraan rental yang di kelola *Aplikator* biasanya membutuhkan penghasilan yang lebih dari biasanya dengan waktu kerja yang lebih sehingga membutuhkan jam kerja yang akurat.

Data Dinas Perhubungan jumlah *Driver GoCar* di kota Bekasi kurang lebih 1.500 *Driver* Dengan luas wilayah Kota Bekasi yang hanya 210,5 kilometer persegi. Para Sopir ini bergerak secara individu dalam pekerjaannya namun sekarang mereka mulai membentuk komunitas untuk para *Driver* transportasi *online* dan tidak memandang dengan perusahaan mana mereka bermitra. Pembentukan komunitas ini bertujuan secara eksternal untuk meredam semua tekanan yang ada baik dari pihak perusahaan, pihak luar, ataupun pemerintah agar berlaku seadil-adilnya untuk mereka. Secara internal tempat dimana mereka bertukar informasi dan juga berkumpul pada saat senggang. Di Kota Bekasi sendiri sudah banyak komunitas yang ada dan salah satunya ADO (Asosiasi *Driver Online*). Berikut data komunitas yang ada di Kota Bekasi yang penulis dapatkan:

**Tabel 1. 5 Komunitas di Kota Bekasi**

NO	Nama Komunitas	Jumlah Anggota
1	BKT Bersatu	60 orang
2	Bekber <i>Comunity</i>	152 orang
3	Kopter	88 orang
4	Watak <i>Comunity</i>	534 orang
5	Stamp	114 orang
6	Srigala	92 orang
7	Asosiasi <i>Driver Online</i>	66 orang
8	<i>Faketaxi</i>	54 orang

Sumber : *Survey* Lapangan dan sosial media

Asosiasi *Driver Online* (ADO) Bekasi didirikan sudah lama namun baru diresmikan pada tanggal 18 Mei 2021. Keberadaan ADO ini juga menjadi wadah para sopir transportasi *online* untuk berkumpul dan mendapat rasa aman karena ADO sudah memiliki tim hukum untuk melindungi segala tindakan yang merugikan bagi para anggotanya. Anggota terbanyak ADO sekarang berada di wilayah Bekasi Barat dengan jumlah anggota 66. Anggota ADO mudah dikenali dari ciri stiker yang berada di bagian belakang mobil sehingga penulis menentukan ADO sebagai populasi penelitian. Faktor-faktor yang menambah penghasilan para sopir ini adalah Jumlah trip, poin, rata-rata ongkos per penumpang dan uang tip.

Tiap pendapatan yang didapatkan para sopir ini akan berbeda dilihat dari beberapa faktor yang disebutkan itu. Namun ada juga faktor yang mengurangi penghasilan bersih mereka yaitu biaya operasional dan biaya pemeliharaan.

Biaya operasional merupakan biaya sehari-hari para sopir taksi *online* dikeluarkan setiap harinya tentuberbeda-beda antara satu sopir dengan sopir lain tergantung jumlah orderan yang dapat mereka selesaikan. Sedangkan biaya pemeliharaan merupakan biaya *service* kendaraan ataupun penggantian suku cadang yang dilakukan di akhir bulan. Biaya pemeliharaan dikeluarkan oleh sopir

yang memiliki kendaraan pribadi, dan untuk sopir yang menggunakan kendaraan milik orang lain biaya pemeliharaan ditanggung oleh pemilik kendaraan. Disamping itu sopir yang menggunakan mobil milik orang lain tentu ada biaya lebih.

BBM sudah menjadi kebutuhan kendaraan bermotor terutama seorang *driver*; semakin jauh jarak yang ditempuh semakin besar konsumsi bahan bakar kendaraan tersebut maka semakin besar pula biaya yang dikeluarkan. Rata-rata *driver GoCar* menggunakan mobil berbasis LCGC ( *Low Cost Green car* ) menjadi salah satu jenis mobil yang banyak diincar saat ini di Tanah Air. Selain harganya murah, mobil ini memiliki keunggulan yang banyak disukai masyarakat, yaitu irit BBM. Kriteria mobil LCGC salah satunya mobil tersebut tercatat memiliki konsumsi BBM sekitar 1:20 km/liter.

*Driver* merasa dirugikan saat melakukan penjemputan order dengan jarak yang terlalu jauh biasanya sering terjadi saat kondisi cuaca hujan, kurangnya *driver* aktif, dan kondisi tertentu lainnya. Sebab, *driver* merasa dirugikan saat melakukan penjemputan order dengan jarak yang terlalu jauh namun tarif ongkir yang didapat tidak cukup layak. Sehingga memakan bahan bakar yang lebih dari biasanya.

Jadi dari latar belakang di atas dari jumlah rata-rata penghasilan *GoCar* di Kota Bekasi yaitu berkisar Rp.200,000 sampai Rp.350,000 dengan tambahan biaya insentif yang berbeda tiap waktu dan periode. Rata-rata omset berkisar Rp.400,000 sampai Rp. 500,000 perhari. Dengan Penghasilan yang perbulan yang berbeda serta biaya hidup yang berbeda.

Beberapa faktor yang mempengaruhi pendapatan mitra *GoCar* yaitu jam kerja, kualitas layanan, tarif, jumlah point, serta cuaca alam. Jadi, secara umum diasumsikan bahwa semakin banyak jam kerja yang diluangkan sehingga semakin produktif pekerjaan tersebut. Dilihat dari tarif yang dibebankan kepada konsumen ojek *online* lebih murah dibandingkan dengan ojek konvensional. Ketika tarif transportasi semakin rendah maka pemilihan dan permintaan jasa dan transportasi mengalami peningkatan. Perhitungan tarif taksi *online* dan taksi konvensional dilakukan secara berbeda, dikarenakan terdapat jam sibuk dan jam tidak sibuk yang diterapkan dari pihak perusahaan GO JEK. Perbedaan tarif pada jam sibuk dan jam

tidak sibuk dikarenakan pada jam sibuk faktor permintaan akan jasa taksi *online* lebih banyak dari jam tidak sibuk.

Penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver *GoCar* pernah dilakukan oleh Rina Dwi Rahmawati (2018) yang menyatakan bahwa variabel lama jam kerja, pengalaman kerja, serta lokasi pangkalan memiliki pengaruh terhadap pendapatan *driver GrabCar* di Kota Bekasi. Semakin lama jam kerja seorang *driver* maka pendapatannya juga semakin meningkat.

Penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver GoCar* juga pernah dilakukan oleh Dedi Cahyadi (2017) yang menyatakan bahwa berdasarkan hasil analisis regresi berganda menggunakan program *evIEWS 9*, menunjukkan bahwa usia, jam kerja, jumlah penumpang berdampak positif, sedangkan tingkat pendidikan berpengaruh negatif terhadap pendapatan *driver Go Car*.

Pada penelitian yang lainnya yaitu pada penelitian Aan Cahya Kurnia(2018) menunjukkan berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan diperoleh bahwa jam kerja, pengalaman kerja, *smartphone*, dan kerja perbulan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Jabodetabek . Jarak pick up berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Jabodetabek. Tingkat pendidikan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan *driver GoCar* di Jabodetabek.

Berdasarkan pada pemaparan di atas penyusun tertarik untuk melakukan penelitian tentang **DETERMINAN TERHADAP PENDAPATAN DRIVER GO-CAR DI KOTA BEKASI DALAM RANTAI PASOK.**

## 1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang dan uraian di atas, maka identifikasi permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Pengaruh Jam Kerja terhadap determinasi pendapatan *Driver GoCar*
2. Pengaruh Jarak tempuh *Pick up* yang terlalu jauh terhadap konsumsi BBM

3. Pengaruh jumlah trip (penumpang), Skema Poin dan rata-rata ongkos per penumpang terhadap pendapatan bersih *Driver GO CAR*

### 1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan uraian di atas, maka permasalahannya dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh Konsumsi BBM terhadap jarak tempuh *Pick up* dengan Pendapatan Bersih ?
2. Bagaimana Pengaruh Skema Poin terhadap Pendapatan bersih ?
3. Bagaiman Pengaruh Jam kerja terhadap pendapat bersih ?

### 1.4 Batasan Masalah

Adapun manfaat dan kegunaan penulisan ini adalah:

1. Penelitian ini hanya membatasi masalah pada *Driver GoCar* di daerah
2. Penelitian Hanya mencangkup Kota Bekasi
3. Penelitian Menggunakan Management Rantai Pasok.
4. Penelitian Driver GoCar Pengguna Lcgc

### 1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh jam kerja terhadap pendapatan driver GoCar di daerah Kota Bekasi.
2. Untuk mengetahui pengaruh sistem poin terhadap pendapatan driver pada sistem jam tertentu.
3. Untuk mengetahui pengaruh konsumsi BBM terhadap pendapatan driver di daerah Kota Bekasi.

### 1.6 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dan kegunaan penulisan ini adalah :

1. Bagi Penyusun
  - a. Kesempatan untuk mengadakan penelitian, sebagai syarat penulisan skripsi sebagai penyelesaian program Strata satu (S1).
  - b. Menambah kemampuan komunikasi yang proaktif kepada setiap karyawan dalam dunia kerja.

- c. Menambah pengetahuan perihal aspek-aspek yang pengaruhi pemasukan driver Gocar dan kasus yang dialami oleh driver Gocar
2. Bagi Perguruan Tinggi
    - a. Sebagai bahan evaluasi dalam peningkatan kurikulum.
    - b. Sebagai sarana untuk pengembangan kemampuan tentang manajemen Rantai Pasok untuk Uji Kelayakan.
  3. Bagi *Driver GoCar*
    - a. Dapat mengetahui tindakan pengendalian dan melakukan perbaikan yang terbaik secara berkelanjutan.
    - b. Penelitian ini diharapkan memberikan gambaran tentang perhitungan Metode *Supply Chain Operation Reference* (SCOR) sebagai pengendalian pendapatan, sehingga dapat menjadi bahan pertimbangan bagi para *Driver* dalam menghadapi persoalan tersebut dan meningkatkan kinerjanya khususnya yang berkaitan dengan persediaan dan pengendalian berdasarkan metode ekonomik modern.
    - c. Dapat mengetahui langkah-langkah yang tepat dalam pengambilan keputusan supaya *Driver* semakin berkembang dan mendapatkan hasil yang optimal.

### **1.7 Tempat Penelitian**

Dalam menyusun skripsi ini tempat penelitian di Kota Bekasi dan penelitian ini berlangsung pada 01 Mei 2023 – 30 November 2023.

### **1.8 Metode Penelitian**

Metode yang digunakan pada pengumpulan data selama penelitian adalah sebagai berikut :

#### **1. Metode Observasi**

Penulis mencari data dengan melihat langsung kelapangan untuk mengetahui pengukuran kinerja para *Driver* sehingga dapat dijadikan landasan atau latar belakang masalah yang akan diangkat menjadi penelitian ini dan mendapatkan hasil.

## 2. Metode Studi Literatur

Penulis mengumpulkan data melalui beberapa buku referensi *e-book*, perusahaan, dan jurnal penelitian sebelumnya dengan *metode Scoring*.

### 1.9 Sistematika Penulisan

Untuk bisa menaruh pembahasan yg jelas dan supaya bisa melakukan analisa yg baik, maka dipakai sistematika penulisan sebagai berikut :

#### **BAB I            PENDAHULUAN**

Berisi mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, penelitian relevan dan sistematika penulisan.

#### **BAB II            LANDASAN TEORI**

Berisi mengenai menyebutkan tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori dan pemikiran yg dipakai menjadi landasan pemecahan masalah.

#### **BAB III            METODOLOGI PENELITIAN**

Berisi mengenai menyebutkan jenis penelitian, teknik pengumpulan data dan kerangka penelitian.

#### **BAB IV            ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN**

Berisi mengenai analisis data penelitian menggunakan memakai teori-teori yg sudah dituangkan pada bagian teori & tinjauan umum.

#### **BAB V            PENUTUP**

Berisi mengenai kesimpulan dan saran-saran. Kesimpulan wajib menjawab perkara yang diangkat pada penelitian dan saran digunakan untuk rekomendasi.