Journal of Economics Education and Entreprenurship

SAMARINDA GRABBIKE DRIVER'S INCOME ANALYSIS IN 2019

[1*]Made Ngurah Partha, [2]Noor Ellyawati, [3]Komang Ayu Safitri
[1,2,3]Universitas Mulawarman, Indonesia
*Email: rahdee@gmail.com

Abstract: *This research purposes to determine the income of Grabbike drivers in Samarinda during March 2019 and to compare the income toward the City Minimum Wage (UMK) in 2019. This research also intends to know the average and the percentage of Grabbike driver's income in Samarinda toward the City Minimum Wage (UMK) in 2019. This is a descriptive quantitative research. The populations in this research are 1200 Samarinda Grabbike drivers in 2019 with 120 respondents. Data collection techniques in this research use questionnaires, interviews and documentation. The data analysis technique uses the net income formula; the average and percentage income. The research data and analysis of the Samarinda Grabbike driver's income in 2019 includes several indicators; the number of working hours and working days The research results show that the Samarinda Grabbike driver's net income in March 2019 is Rp. 200,758,204. The percentage comparison between Samarinda Grabbike Driver's incomes toward the City Minimum Wage (UMK) shows 24 drivers achieving high-level income or 20%, 65 drivers achieving medium-level income or 54.2% and 31 drivers achieving low-level income or 25.8%. The average income of Samarinda Grabbike drivers in March 2019 is Rp. 1,672,985.*

Keywords: *Online Driver, Income*

ANALISIS PENDAPATAN DRIVER GRABBIKE DI KOTA SAMARINDA TAHUN 2019

Abstrak: Penelitian bertujuan untuk mengetahui pendapatan driver Grabbike di Kota Samarinda selama bulan Maret dan membandingkan pendapatan driver Grabbike dengan UMK (Upah Minimum Kabupaten/Kota) pada tahun 2019, selain itu untuk mengetahui rata-rata pendapatan driver Grabbike dan mengetahui presentase pendapatan driver Grabbike di Kota Samarinda pada tahun 2019 dengan UMK (Upah Minimum Kabupaten/Kota) pada tahun 2019. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif deskriptif. Populasi dalam penelitian ini adalah driver Grabbike di Kota Samarinda Tahun 2019 yang berjumlah 1200 orang dengan jumlah responden 120 orang. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuesioner, wawancara dan dokumentasi. Sedangkan teknik analisis datanya menggunakan rumus pendapatan bersih yaitu: rata-rata pendapatan dan presentase (%), maka dari data penelitian dan analisis mengenai pendapatan driver Grabbike di Kota Samarinda Tahun 2019, pendapatan yang meliputi beberapa indikator yaitu jumlah jam kerja dan hari kerja.Berdasarkan hasil penelitian analisis pendapatan driver Grabbike di Kota Samarinda Tahun 2019 selama bulan Maret dengan menggunakan rumus, maka di peroleh pendapatan bersih driver Grabbike di Kota Samarinda Tahun 2019 di bulan Maret secara keseluruhan sebesar Rp. 200.758.204. Presentase perbandingan antara pendapatan Driver Grabbike di Kota Samarinda Tahun 2019 dengan UMK yaitu 24 driver yang memperoleh pendapatan tingkat tinggi atau 20%, 65 driver memperoleh pendapatan tingkat sedang atau 54,2% dan 31 driver yang memperoleh pendapatan tingkat rendah atau 25,8%. Rata-rata pendapatan driver Grabbike di Kota Samarinda Tahun 2019 di bulan Maret sebesar Rp. 1.672.985

Kata kunci: Ojek *Online*, Pendapatan

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sebuah kendaraan yang berperan penting dalam kehidupan masyarakat di Indonesia. Berkembangnya teknologi menawarkan kemudahan untuk penggunaaan transportasi yang dapat dilakukan secara online. Masyarakat Kota Samarinda banyak beralih ke transportasi *online* yang lebih efektif dan efisien. Tahun 2012, perusahaan Grab hadir di Indonesia sebagai *Social Enterpreneurship* inovatif untuk mendorong perubahan sektor transportasi informal agar dapat beroperasi secara profesional. Manajemen Grab menerapkan sistem bagi hasil dengan pengemudi ojek yang berada di bawah naungannya. Pembagiannya adalah, 80% penghasilan untuk pengendara yang selanjutnya disebut biker grabbike dan 20%-nya untuk perusahaan Grab. Perusahaan Grab juga melayani pengiriman barang, pesan antar makanan, berbelanja, dan lain sebagainya.

Berdasarkan sensus BPS Kota Samarinda tahun 2015, jumlah driver Gojek di Kota Samarinda diyakini mencapai 5.000 yang terdaftar di sistem. Adapun jumlah penduduk Kota Samarinda tahun 2015 berjumlah 812.597 jiwa. Dengan kata lain sekitar 0,6 persen penduduk Kota Samarinda menggantungkan hidup menjadi driver Gojek. Sedangkan untuk penyedian lain seperti Grabbike telah memiliki anggota sekitar 1.200 orang, atau 0,2 persen dari penduduk kota Samarinda. Dengan kata lain 0,8 persen penduduk Samarinda menggantungkan hidup menjadi driver ojek online (http://m.kaltim.prokal.co/read/news/12074).

Berdasarkan data tersebut, bahwa banyaknya jumlah driver ojek online di Kota Samarinda menyebabkan sulitnya mendapatkan orderan atau penumpang. Biasanya pendapatan bersih yang diterima driver ojek online sekitar Rp 150.000,00 per hari saat ini untuk mendapatkan pendapatan tersebut sangatlah sulit. Dengan semakin bertambahnya jumlah driver Grab dan juga bertambahnya pesaing lain seperti Gojek yang jumlahnya melebihi jumlah driver Grab, hal ini yang menyebabkan terjadinya persaingan yang semakin ketat antara para driver ojek online, sehingga membuat pendapatan para driver Grab menurun.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif deskriptif. Dalam penelitian ini penulis menggunakan analisis statistik, karena penulis akan menjelaskan gambaran mengenai fakta-fakta serta hubungan indikator yang diteliti dengan pendapatan driver Grabbike di Kota Samarinda Tahun 2019. Pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah sebesar 10% dari populasi yang ada, karena jumlah populasi melebihi 100 yaitu 1200 orang. Berarti 1200 X 10% = 120, jadi sampel yang digunkan dalam penelitian ini sebanyak 120 driver Grabbike di Kota Samarinda. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik sampel wilayah (area probability sampel). Teknik pengumpulan data yaitu dengan studi lapangan yang terdiri dari kuisioner/angket, wawancara dan dokumentasi.

Penelitian ini merupakan penelitian derkriptif kuantitatif yaitu menggambarkan keadaan yang sebenarya dilapangan dengan angka. Dalam kuesioner penulis memberikan pertanyaan yang berkenaan dengan indikator-indikator tentang analisis pendapatan *driver Grabbike* di Kota Samarinda tahun 2019. Penelitian ini menggunakan analisis pendapatan bersih dengan rumus sebagai berikut:

1. Rumus Pendapatan Bersih adalah sebagai berikut:
   Untuk menghitung pendapatan bersih dilakukan beberapa tahapan analisis yaitu:
   a. Total Biaya
      Total biaya dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:
      TC = TFC + TVC
      Keterangan :
      TC = Biaya Total/*Total Cost* (Rp)
      TFC = Total Biaya Tetap/*Total Fixed Cost* (Rp)
      TVC = Total Biaya Variabel/*Total Variable Cost* (Rp)
   b. Penerimaan
      Untuk mengetahui jumlah penerimaan yang diperoleh dapat diketahui dengan menggunakan rumus:
      TR = P x Q
      Keterangan:
      TR = Total Penerimaan/*Total Revenue* (Rp)
      P = Tarif rata-rata penerimaan setiap hari (Rp)
      Q = Jumlah hari kerja selama sebulan
   c. Pendapatan Bersih
      Pendapatan bersih dihitung dengan cara mengurangkan total penerimaan dengan total biaya, dengan rumus sebagai berikut:

      $\pi = TR - TC$

      Keterangan : $\pi =$ Pendapatan
      TR = Total *Revenue*
      TC = Total *Cost*
2. Rata-rata Pendapatan *Driver Grabbike*
   Menurut Sudarman (2015: 61) "Rata-rata dapat diperoleh dari menjumlahkan seluruh angka data yang selanjutnya dibagi dengan jumlah data". Jumlah data untuk data sampel disebut sebagai ukuran sampel yang disimbolkan dengan n dan data untuk populasi disebut sebagai ukuran populasi yang disimbolkan N, jika $X_1, X_2, X_3,..., X_n$ adalah angka-angka data yang banyaknya dalah n, maka rata-rata pendapatan driver Grabbike dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

   $$\bar{X} = \frac{X_1 + X_2 + \cdots + X_n}{n} \; atau \; \bar{X} = \sum \frac{X_n}{n}$$

   Dimana $\bar{X}$ = rata-rata, X_n = data ke-n
3. Untuk dapat melihat lebih jelas perbandingan pendapatan driver Grab di Kota Samarinda tahun 2018, maka dapat kita lihat dalam contoh tabel berikut:

Tabel 3.1 Perbandingan antara Pendapatan *driver Grabbike* dengan UMK

No	Pendapatan (X)	UMK (Y)	Hasil
1.	Tinggi	24 orang	20%
2.	Sedanng	65 orang	54,2%
3.	Rendah	31 orang	25,8%
	Jumlah	**120**	**100%**

4. Besarnya persentase pendapatan driver Grab di Kota Samarinda lebih besar dari pada UMK (Upah Minimum Provinsi) pada tahun 2019 (>), dan pendapatan *driver Grabbike* di Kota Samarinda lebih kecil dari UMK (Upah Minimum Kota/Kabupaten) pada tahun 2019 (<).
   Menurut Sudjana (dalam Sahara 2012: 67) rumus persentase adalah:

   $P = \frac{F}{N}$ x 100%

   Keterangan:

P = Persentase
F = Frekuensi pendapatan diatas dan frekuensi pendapatan dibawah
N = Jumlah responden.

Perhitungan deskriptif persentase ini mempunyai langkah-langkah sebagai berikut:
1. Mengkoreksi jawaban wawancara dari responden
2. Menghitung frekuensi jawaban responden
3. Jumlah responden keseluruhan adalah 120 orang
4. Masukkan ke dalam rumus.

Persentase dari tiap-tiap kategori golongan pendapatan

1. $\frac{\text{jumlah responden dengan golongan pendapatan tinggi}}{\text{jumlah seluruh responden}}$ X 100%
2. $\frac{\text{jumlah responden dengan golongan pendapatan sedang}}{\text{jumlah responden}}$ X 100%
3. $\frac{\text{jumlah responden dengan pendapatan rendah}}{\text{jumlah responden}}$ X 100%

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian, Jumlah driver Grabbike yang berusia 17-22 tahun ada 25 orang atau 20,83%, jumlah driver Grabbike yang berusia 23-28 tahun ada 44 orang atau 36,67%, jumlah driver Grabbike yang berusia 29-34 tahun ada 23 orang atau 19,17%, jumlah driver Grabbike yang berusia 35-39 ada 22 orang atau 18,33%, jumlah driver Grabbike yang berusia 40-45 ada 3 orang atau 2,5%, jumlah driver Grabbike yang berusia 46-64 ada 3 orang atau 2,5%. Dapat simpulkan bahwa rata-rata usia yang berkerja sebagai driver Grabbike berada pada usia produktif hal ini dapat dilihat pada batasan usia produktif yaitu antara umur 17-64 tahun. Untuk setiap umur driver Grabbike memperoleh pendapatan yang berbeda-beda tidak ada patokan pendapatan berdasarkan umur. Namun sebagian besar pendapatan yang di peroleh antara usia 17-35 tahun lebih besar dibandingkan driver yang berusia 40-64 tahun, tetapi ada satu orang driver dengan usia 52 tahun memperoleh pendapatan diatas UMK.

Lama bekerja sebagai driver Grabbike antara 1-10 bulan ada 85 orang atau 70,83%, 11-20 bulan 33 orang atau 27,5%, dan 21-30 bulan 2 orang atau 1,7%. Jadi sebagian besar para driver Grabbike baru bergabung dengan Perusahaan Grab karena ketertarikan para dirver Grabbike dengan jumlah bonus yang diberikan oleh pihak Grab. Hal ini dibenarkan oleh driver Grabbike yang saya wawancari atas nama Satrio Ulan

> "Menurut saya sistem bonus yang berlaku saat ini sangat berpengaruh dan membuat saya menjadi lebih giat lagi bekerja. Sistem bonus yang digunakan yaitu sistem poin."

Jumlah jam kerja setiap harinya sangat berpengaruh terhadap pendapatan para driver yang bekerja dengan jumlah jam kerja antara 12-14 jam, yang mendapatkan pendapatan lebih banyak dibandingkan dengan driver yang bekerja di bawah 10 jam. Rata-rata pendapatan driver Grabbike yang bekerja 12-16 jam setiap harinya dengan jumlah hari kerja 20-30 hari mendapatan pendapatan bersih antara Rp. 4.098.125 - Rp. 4.479.792.

Jumlah driver Grabbike yang berjenis kelamin laki-laki ada 108 orang atau 90% dan jumlah driver Grabbike yang berjenis kelamin perempuan ada 12 orang atau 10,%. Hal ini dipengaruhi oleh kenyamanan tempat

kerja, perempuan lebih menyukai bekerja di dalam ruangan dari pada bekerja di luar ruangan. Pendapatan bersih laki-laki lebih besar dibandingkan dengan pendapatan bersih perempuan. Faktor yang menyebabkan terjadinya perbedaan pendapatan yang signifikan antara laki-laki dan perempuan adalah jumlah jam kerja. Jumlah jam kerja laki-laki lebih banyak dibandingkan dengan jam kerja perempuan

Biaya tetap driver Grabbike di Kota Samarinda tahun 2019 setiap bulannya yang dikeluarkan oleh driver Grabbike berbeda-beda di karenakan biaya pajak dan biaya penyusutan kendaraan tidak semuanya sama tergantung pajak kendaraan masing-masing driver. Sedangkan biaya variabel driver Grabbike di kota Samarinda tahun 2019 dalam satu bulan khususnya di bulan Maret yaitu untuk biaya variabel tertinggi pada nomor responden 30 atas nama Sudarjo sebesar Rp. 2.900.000 dan baiya variabel terendah adalah nomor responden 9 atas nama Puput Hady Syaputra sebesar Rp. 420.000 dan nomor responden atas nama Rahmah sebesar Rp. 420.000. Perbedaan biaya variabel setiap driver dipengaruhi oleh kebutuhan masing-masing driver Grabbike semakin tinggi kebutuhan driver maka semakin banyak pula pengeluarannya.

Pendapatan kotor yang diterima driver Grabbike selama bulan Maret setiap drivernya berbeda-beda hal ini dipengaruhi oleh banyaknya hari kerja yang digunakan untuk bekerja menjadi ojek online dan banyaknya jumlah orderan yang diterima driver Grabbike berbeda-beda. Adapun jumlah pendapatan driver Grabbike antara 0-1.000.000 ada 10 orang atau 8,2%, 1.100.000-2.000.000 ada 7 orang atau 5,8%, 2.100.000-3.000.000 ada 42 orang 35%, 3.100.000-4.000.000 ada 32 orang atau 26,7%, 4.100.000-5.000.000 keatas ada 29 orang atau 24,3%. Jadi jumlah total pendapatan kotor keseluruhan driver Grabbike di Kota Samarinda pada tahun 2019 selama bulan Maret sebesar Rp. 387.736.000.

Pendapatan bersih pada driver Grabbike di Kota Samarinda 2019 selama bulan Maret berbeda-beda dikarenakan pendapatan setiap drivernya berbeda dan biaya pengeluaran yang dikeluarkan berbeda-beda. Pendapatan bersih tertinggi yaitu pada No. Responden 25 atas nama R. Martin P.W sebesar Rp. 4.479.792, dan pendapatnan bersih terendah No. Responden 89 atas nama Gosniawan sebesar Rp -252.083, yang menyebabkan pendapatan R. Martin P.W tinggi adalah jumlah jam kerja setiap harinya yang lebih banyak yaitu 15 jam dengan jumlah hari kerja sebanyak 30 hari sedangkan Gosniawan hanya bekerja 3 jam selama 30 hari. Ini lah faktor yang menyebabkan terjadinya perbedaan pendapatan yang signifikan.

Presentase pendapatan driver Grabbike yang diatas UMK ada 20% driver yang mendapat pendapatan tingkat tinggi, 54,2% driver yang mendapat pendapatan tingkat sedang dan 25,8% driver yang memperoleh pendapatan di bawah UMK. Pendapatan tingkat tinggi adalah pendapatan yang berada di atas Rp. 20.000 perjam, pendapatan tingkat sedang adalah pendapatan antara Rp. 13.788 – Rp. 19.990 dan pendapatan tingkat rendah adalah pendapatan yang dibawah UMK. Ada beberapa faktor yang menyebabkan pendapatan driver menjadi lebih besar adalah banyaknya jumlah orderan yang diterima driver dan jumlah poin yang di peroleh setiap menyelesaikan orderan tersebut. Dari poin yang sudah diperoleh dapat di ambil dari ATM para driver langsung. Adapun faktor yang menyebabkan para driver yang memperoleh pendapatan di bawah UMK adalah semakin bertambahnya jumlah driver ojek online sehingga menyebabkan terjadinya penurunan pendapatan hingga 10% selain itu kebanyakan para driver Grabbike menjadikan profesi ojek online ini hanya untuk sampingan saja. Mengani penurunan

pendapatan, hal ini dibenarkan oleh driver Grabbike atas nama Anton Hidayat

> "Iya sangat berpengaruh, sekitar 10% pendapatn saya menurun"

Pekerjaan driver Grabbike yang menjadi sampingan dari pekerjaan pokoknya pun dibenarkan oleh driver Grabbike atas Puput Hadi Syaputra

> "Tidak karena saya juga bekerja sebagai honor di BPDAS Sampeskara, jadi saya jarang-jarang ngegrab".

Berdasarkan dari data yang telah penulis uraikan, dapat dijelaskan bahwa pendapatan rata-rata driver Grabbike selama bulan Maret pada tahun 2019 sebesar Rp. 1.672.985. Ada 51 orang yang berpenghasilan diatas rata-rata dan 69 orang yang berpenghasilan di bawah rata-rata.

SIMPULAN

Dari hasil penelitian, analisis dan pembahasan dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pendapatan kotor driver Grabbike antara 0-1.000.000 ada 10 orang atau 8,2%, 1.100.000-2.000.000 ada 7 orang atau 5,8%, 2.100.000-3.000.000 ada 42 orang 35%, 3.100.000-4.000.000 ada 32 orang atau 26,7%, 4.100.000-5.000.000 keatas ada 29 orang atau 24,3%. Jadi jumlah total pendapatan kotor keseluruhan driver Grabbike di Kota Samarinda pada tahun 2019 selama bulan Maret sebesar Rp. 387.736.000.
2. Pendapatan bersih tertinggi driver Grabbike yaitu pada No. Responden 25 atas nama R. Martin P.W sebesar Rp. 4.479.792, dan pendapatnan bersih terendah No. Responden 89 atas nama Gosniawan sebesar Rp -252.083. Pendapatan bersih driver Grabbike secara keseluruhan selama bulan Maret di Kota Samarinda pada tahun 2019 adalah sebesar Rp. 200.758.204
3. Presentase pendapatan driver Grabbike yang diatas UMK ada 20% driver yang mendapat pendapatan tingkat tinggi, 54,2% driver yang mendapat pendapatan tingkat sedang dan 25,8% driver yang memperoleh pendapatan di bawah UMK. Pendapatan tingkat tinggi adalah pendapatan yang berada di atas Rp. 20.000 perjam, pendapatan tingkat sedang adalah pendapatan antara Rp. 13.788 – Rp. 19.990 dan pendapatan tingkat rendah adalah pendapatan yang dibawah UMK.
4. Pendapatan rata-rata driver Grabbike selama bulan Maret pada tahun 2019 sebesar Rp. 1.672.985. Ada 51 orang yang berpenghasilan diatas rata-rata dan 69 orang yang berpenghasilan di bawah rata-rata.

DAFTAR PUSTAKA

Achmad sani, Masyuri Machfudz. (2010). Metodologi Riset Manajemen Sumber Daya Manusia. Cetakan Pertama UIN-Malang: Maliki Press

Arikunto, S. (2010). Prosedur Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta

Dephub. 2016. Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 2016 Tentang Payung Hukum Taksi Aplikasi Yang Transparan.

Dephub. (2017.) Mengenal Dan Memahami PM 108 Tahun 2017.

Nazir. (2010). "Analisis Determinan Pendapatan Pedagang Kaki Lima diKabupaten Aceh Utara." Tesis. Medan: Universitas Sumatera Utara.

Republik Indonesia. (2008). Undang-Undang No. 11 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Pasal 1 ayat 6. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. (2008). Undang-undang No.11 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Pasal 15. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. (2008). Undang-undang No.11 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Pasal 16. Jakarta: Sekretariat Negara.

Soekanto, Soerjono. (2009). Peranan Sosiologi Suatu Pengantar. Jakarta: Rajawali Pers. Sobri. 2008. Ekonomi Internasional Teori Masalah dan Kebijakannya. Yogyakarta: BPFE-UI

Sugiyono.(2010). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta

Sugiyono. (2012). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta

Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi (Mixed methods). Bandung: Alfabet

Sukirno, Sadono. (2008). Mikroekonomi: Teori Pengantar. Edisi Ketiga. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

Sukirno, sadono. (2011). Makro Ekonomi Teori Pengantar Edisi Ketiga. Jakarta: Rajawali Pers

S.Mulyadi. (2012). Ekonomi Sumber Daya Manusia dalam Perspektif Pembangunan. Jakarta: Rajawali Pers

Soeharno. (2009).Teori Mikroekonomi. Yogyakarta: CV. Andi Offset

Sirojuzilam dan Mahalli, K. 2010. Regional. Pembangunan, Perencanaan dan Ekonomi. Medan: USU Press

Miro, Fidel. (2012). Pengantar Sistem Transportasi, Jakarta: Erlangga

Rosyidi, Suherman. (2009). Pengantar Teori Ekonomi. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Maryam Yuliani. (2011). Keterkaitan Antara Pertumbuhan Ekonomi dan Distribusi Pendapatan (Studi Kasus di 35 Kabupaten/Kota di Jawa Tengah 2007-2008). Skripsi. Universitas Diponogoro Semarang.