

## **Analisis Kesejahteraan Driver Go-Jek di Kota Padang (Pendekatan Objektif dan Subjektif)**

Fery Andrianus  
*Fakultas Ekonomi Universitas Andalas*  
[feryandrianus2007@gmail.com](mailto:feryandrianus2007@gmail.com)

Geneo Yunekha  
*Alumni Fakultas Ekonomi Universitas Andalas*

### **Abstrak**

Go-Jek sebagai ojek online menjadi transportasi alternatif. Hampir tiap hari warga kota padang bertambah menjadi driver Go-Jek. Kondisi ini menunjukkan tingginya permintaan terhadap Go-Jek. Penelitian ini mengkaji bagaimana tingkat kesejahteraan driver Go-Jek di Kota Padang. Analisis yang digunakan adalah pendekatan objektif dan subjektif. Sampel penelitian terdiri dari 100 orang driver Go-jek. Hasil penelitian dengan pendekatan objektif dan subjektif menunjukkan driver Go-Jek sudah sejahtera. Pendapatan driver Go-Jek rata-rata per bulan di atas Upah Minimum Provinsi. Kesejahteraan driver Go-Jek juga dipengaruhi variabel non materi. Hasil ini menunjukkan bahwa driver Go-Jek merupakan menjadi alternatif dan peluang untuk menyerap tenaga kerja di Kota Padang

Kata kunci: kesejahteraan, pendekatan objektif, pendekatan subjektif, Go-Jek

### **Abstract**

Go-Jek as an online motorcycle taxi into alternative transportation. Almost every day the people is increasingly becoming drivers of Go-Jek. This condition indicates high demand for Go-Jek. This study examines how the welfare of Go-Jek drivers in Padang. The analysis used is objective and subjective approach. The study sample consisted of 100 drivers of Go-Jek. The result of the research with objective and subjective approach indicates that the drivers of Go-Jek have been prosperous. Average monthly turnover of driver's income over Provincial Minimum Wage. The welfare of the drivers is also influenced by non-material variables. These results indicate that the drivers of Go-Jek are an alternative and an opportunity to absorb labor in Padang City.

Keywords: Welfare, Objektif, Subjective, Go-Jek

### **1. Pendahuluan.**

Keberadaan transportasi roda dua atau ojek secara online menjadi alat transportasi yang dibutuhkan pada saat ini. Faktor kemudahan, keamanan, tepat waktu dan fleksibel menjadikan ojek online semakin diminati oleh masyarakat. Masyarakat juga bisa mengetahui berapa tarif yang harus dibayar terlebih dahulu sebelum memesan jasa ojek. Masyarakat yang menggunakan jasa ojek online cukup memiliki handphone yang ada aplikasi ojek online di dalamnya (Anindha, dkk, 2016).

Salah satu ojek online tersebut adalah Go-jek. Moda transportasi ini muncul untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan mengatasi kelemahan penyedia jasa transportasi publik terutama di kota besar. Dalam perkembangannya Go-Jek mampu

meminimalkan risiko, tepat waktu, fleksibel, biaya murah, dan keamanan yang lebih terjamin (Armajida, 2016).

Setelah sukses dan mendapatkan sambutan dari konsumen di berbagai kota besar seperti, Bandung, Medan, Jabodetabek dan kota-kota besar lainnya di Indonesia, Go-Jek memulai operasinya di kota Padang tanggal 1 April 2017. Kemunculan Go-Jek ini mendapatkan sambutan yang sangat baik dari masyarakat di daerah ini. Jasa pelayanan go-jek dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat ([www. Ceritapadang.com](http://www.Ceritapadang.com)). Go-Jek menjadi transportasi utama dalam waktu yang relatif singkat, mengalahkan ojek konvensional, angkutan kota dan taksi reguler yang telah ada selama ini. Kemudahan dan kepastian harga menjadi kelebihan utama dari Go-Jek, karena aplikasi Go-Jek berbasis online.

Pelayanan jasa Go-Jek menggunakan aplikasi online pada smartphone (gadget). Aplikasi ini merupakan salah satu inovasi jasa transportasi umum berbasis online (Sumantadireja, et al, 2015). Perkembangan selanjutnya aplikasi ini akan dimanfaatkan atau ditinggalkan oleh konsumen tergantung dari kemudahan dan kenyamanan dalam menggunakannya, dengan demikian aplikasi Go-Jek sekaligus berdampak positif untuk mendorong masyarakat untuk meleak teknologi berbasis online.

Tingginya permintaan masyarakat terhadap jasa Go-Jek, mendorong tingginya permintaan masyarakat untuk menjadi driver Go-Jek, karena selain mendapatkan pendapatan dari biaya (ongkos) yang dibayar konsumen, driver Go-Jek juga menerima bonus tambahan sesuai dengan kinerja driver Go-Jek yang diatur manajemen Go-Jek, dimana nilainya cukup signifikan sebagai tambahan pendapatan.

Semakin banyak masyarakat yang menjadi driver Go-Jek karena melihat peluang untuk menambah pendapatan berdampak terhadap tingginya permintaan untuk menjadi driver Go-Jek. Namun jika permintaan menjadi driver Go-Jek tidak dibatasi akan menjadi bumerang bagi driver Go-Jek sendiri, karena akan terjadi eksesi supply yang berdampak terhadap kesejahteraan driver Go-Jek sendiri. Makin banyak driver Go-Jek, maka makin sulit untuk mendapatkan penumpang atau konsumen, akibat persaingan antar driver Go-Jek semakin tinggi. Bonus tambahan pendapatan yang diterima selama ini semakin sulit untuk didapatkan apalagi ada aturan baru dari manajemen Go-Jek tentang pemberian bonus tambahan. Akhirnya kesejahteraan driver Go-Jek akan menurun sehingga tidak mampu lagi memenuhi kebutuhan keluarga.

Penelitian ini mencoba mengkaji bagaimana tingkat kesejahteraan driver Go-Jek saat ini dengan menggunakan 2 pendekatan yaitu pendekatan objektif dan subjektif. Berdasarkan 2 pendekatan tersebut didapatkan hasil tentang kesejahteraan driver Go-Jek. Apakah kondisi kesejahteraan driver Go-Jek sudah sejahtera atau belum. Selanjutnya apa rekomendasi yang bisa diberikan terkait dengan keberadaan driver Go-Jek yang secara

tidak langsung berperan dan menggerakkan ekonomi masyarakat dan menyerap tenaga kerja.

## 2. Tinjauan Referensi

### 2.1. Kesejahteraan

Kesejahteraan terjadi ketika kehidupan individu aman dan bahagia karena kebutuhan dasar gizi, kesehatan, pendidikan, tempat tinggal dan pendapatan dapat dipenuhi, dan terlindung dari risiko yang mengancam jiwa (Suharto, 2006). Ada 3 cara mengukur kesejahteraan menurut Hendrik (2011). Pertama, menggunakan standar Upah Minimum Regional (UMR). Kedua, menggunakan indikator atau status kesejahteraan, yang dapat diukur dari proporsi pengeluaran rumah tangga. Ketiga, menggunakan kriteria kemiskinan menurut BPS.

Kesejahteraan tidak berarti peningkatan kemakmuran materi saja tetapi juga peningkatan kebahagiaan yang dirasakan oleh seluruh. Kebahagiaan adalah masalah yang dirasakan secara subjektif oleh setiap individu, yang mendefinisikan kebahagiaan adalah bagaimana seseorang menilai kualitas hidup dengan cara yang positif dari seluruh kehidupan yang ia jalani. Kebahagiaan terdiri dari dua komponen: afektif dan kognitif. Komponen afektif berhubungan dengan bagaimana individu menilai dirinya (tingkat pengaruh hedonis), sedangkan kognitif terkait dengan tingkat kepuasan individu yang diperoleh dalam hidupnya (Veenhoven, 1984).

Kebahagiaan individu tidak hanya ditentukan oleh pendapatan yang diterima oleh individu tetapi juga dipengaruhi oleh pendapatan yang diterima orang lain. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa kesejahteraan tidak hanya dirasakan oleh seseorang tetapi juga terkait dengan kesejahteraan orang-orang di sekitarnya (Easterlin 1995; McBride, 2001). Selanjutnya Bruno, 2008 dan Layard, 2006, menjelaskan bahwa kebahagiaan tidak semata-mata ditentukan oleh faktor material tetapi juga tidak material, seperti keharmonisan keluarga, hubungan dengan tetangga atau masyarakat.

Indikator ekonomi yang digunakan selama ini untuk mengukur kesejahteraan memiliki banyak kekurangan dan keterbatasan

dalam mewakili tingkat kesejahteraan masyarakat. Pertumbuhan ekonomi dan kemiskinan tidak cukup untuk menjelaskan tingkat nyata kesejahteraan masyarakat (BPS, 2015). Indikator ekonomi umumnya diukur secara obyektif dengan indikator moneter.

Selanjutnya untuk mendapatkan hasil yang lebih baik dan mendekati kondisi nyata, tingkat kesejahteraan masyarakat, diukur dengan menggabungkan dua cara, yaitu indikator objektif dan indikator subjektif. Indikator objektif adalah ukuran kesejahteraan menggunakan standar yang sama, seperti pendapatan. Sedangkan indikator subjektif adalah ukuran kesejahteraan yang menggunakan standar yang tidak setara. Indikator subjektif yang digunakan adalah indikator atau indeks kebahagiaan.

Pengukuran indeks kebahagiaan adalah kondisi yang dirasakan berbeda oleh setiap individu (subyektif). Indeks kebahagiaan sebenarnya merupakan indikator subjektif kesejahteraan yang diperlukan untuk melengkapi indikator obyektif yang ada. BPS menggunakan Indeks Kebahagiaan sebagai indikator untuk mengukur dan memperkirakan kesejahteraan masyarakat secara nasional pada tahun 2013.

Indeks Kebahagiaan adalah indeks gabungan berdasarkan pada tingkat kepuasan 10 aspek penting dari kehidupan individu.

Sepuluh aspek ini secara substansial mencerminkan tingkat kebahagiaan individu yang meliputi kepuasan dengan, kesehatan, pendidikan, pekerjaan, pendapatan rumah tangga, keharmonisan keluarga, waktu luang, hubungan sosial, kondisi dan aset perumahan, kondisi lingkungan dan kondisi keamanan (BPS, 2015).

## 2.2. Go-Jek

Go-Jek merupakan salah satu transportasi roda dua (ojek) yang menggunakan aplikasi online (berbasis teknologi). Hasil penelitian menunjukkan bahwa aplikasi yang digunakan Go-jek termasuk aplikasi transportasi online yang sangat baik karena menggabungkan karakteristik inovasi dan keberhasilan sistem informasi (Sumantadireja, et al, 2015). Go-Jek menyediakan berbagai layanan ke pelanggan atau konsumen melalui aplikasi Go-Jek yang dapat diunduh atau download dengan menggunakan smartphone. Go-Jek menyediakan menu penilaian terhadap konsumen atas jasa pelayanan yang telah diberikan drivernya (Armajida, 2016). Penilaian konsumen menjadi pedoman dan masukan bagi manajemen Go-Jek untuk meningkatkan pelayan terhadap konsumen dan evaluasi terhadap kinerja driver Go-Jek. Jasa pelayanan yang diberikan Go-Jek tidak terbatas untuk transportasi saja tetapi juga memberikan jasa pelayanan lainnya. Lebih lengkap lihat Tabel 1.

**Tabel 1. Jasa Layanan Go-jek**

No	Jenis Jasa	Deskripsi Layanan
1	Go-Ride	Memberikan jasa transportasi kepada pengguna untuk mengantarkan pengguna berpergian ke tempat yang dituju.
2	Go-send	Jasa pengiriman barang dengan menggunakan sepeda motor yang dapat dipesan secara online.
3	Go-mart	Memberikan jasa untuk berbelanja kebutuhan sehari-hari pengguna. Go-Mart dapat melayani pembelian di supermarket, pet shop, office supplies, dan toko perbelanjaan lainnya. Pengendara Go-Jek akan membeli barang pesanan dan mengantarkannya ke alamat yang dituju. Batas pembelian maksimal Rp 1.000.000,- setiap order.
4	Go-food	Jasa untuk pesan antar makanan ke alamat yang dituju. Pengguna dapat memilih makanan dan restoran yang diinginkan melalui aplikasi yang tersedia. Untuk jasa Go-Food, pihak Go-Jek juga membatasi maksimal total harga makanan sebesar Rp 1.000.000,- dalam satu order.
5	Go-Box	Jasa mengangkut barang dalam jumlah yang banyak, dengan menggunakan mobil bak terbuka ataupun tertutup. Go-Box dapat dimanfaatkan oleh pengguna untuk pindah rumah, pindah kantor, atau

No	Jenis Jasa	Deskripsi Layanan
		lainnya (CNN Indonesia, 2015).
6	Go-clean	Memberikan pelayanan untuk membersihkan rumah. Go-Jek menyediakan satu orang asisten rumah tangga untuk membersihkan rumah selama satu hari (CNN Indonesia, 2015).
7	Go-Glam	Menyediakan jasa kecantikan kepada pengguna. Pelayanan GoGlam dapat berupa creambath, pedicure, manicure, dan mewarnai rambut (CNN Indonesia, 2015)
8	Go-massage	Jasa pijat yang dapat dipesan melalui aplikasi Go-Jek. GoMassage ini dapat melayani pijat, lulur, dan refleksi dengan mendatangi langsung ke lokasi keberadaan pemesanan (CNN Indonesia, 2015).
9	Go-Busway	Pengelola Go-Jek dan TransJakarta bekerjasama menghasilkan fitur Go-Busway. Fitur ini menyediakan layanan untuk mengantarkan pengguna ke halte busway tertentu. Fitur GoBusway menyediakan informasi untuk melacak keberadaan dan kehadiran bus TransJakarta di setiap halte (CNN Indonesia, 2012)

Sumber: Armadija (2016).

Keberadaan Go-Jek sebagai transportasi online juga merubah sistim sosial bertransportasi yang ada di tengah masyarakat. Lebih lengkap perubahan sistim sosial yang

terjadi di masyarakat sebagai dampak beroperasinya Go-Jek dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 2. Perubahan sistem sosial dari adanya Inovasi Ojek Online**

No	Sebelum adanya Inovasi Ojek Online	Perubahan setelah adanya Inovasi Ojek Online
1	Pemesanan secara konvensional	Pemesanan secara online menggunakan aplikasi Ojek Online yang diinstal di dalam Smartphone penggunanya
2	Keterbatasan tempat dan waktu untuk menggunakan transportasi umum	Kapan saja dan Dimana saja (24 jam), masyarakat dapat mengakses, memesan dan menggunakan transportasi umum
3	Masalah Kemacetan menjadi hambatan transportasi umum	Solusi transportasi saat ada kemacetan
4	Kurangnya Keamanan Transportasi Umum	Keamanan Transportasi Ojek Online yang terjamin
5	Citra Ojek sebagai pekerjaan rendah	Peningkatan citra Ojek sebagai pekerjaan yang bergengsi
6	Tidak adanya standar operasional Pelayanan pada jasa transportasi	Adanya standar operasional pelayanan pada Ojek Online : Pelayanan yang ramah, bersih, rapi dan sesuai dengan standar keamanan pengendara
7	Belum adanya bisnis di bidang jasa yang mengkolaborasikan dengan teknologi komunikasi internet	Semakin banyak bisnis di bidang jasa yang mengkolaborasikan dengan teknologi komunikasi internet terutama untuk pemesanan penggunaan jasa tersebut

Sumber: Anindhita, dkk (2016).

### 3. Metode

#### 3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Padang pada tahun 2017, selama kurang lebih 2 bulan. Kota Padang merupakan salah satu dari dua

kota yang ada di Sumatera Barat yang menjadi pusat operasi dari Go-Jek, kota lain adalah Kota Bukittinggi.

### 3.2 Jenis dan Sumber Data

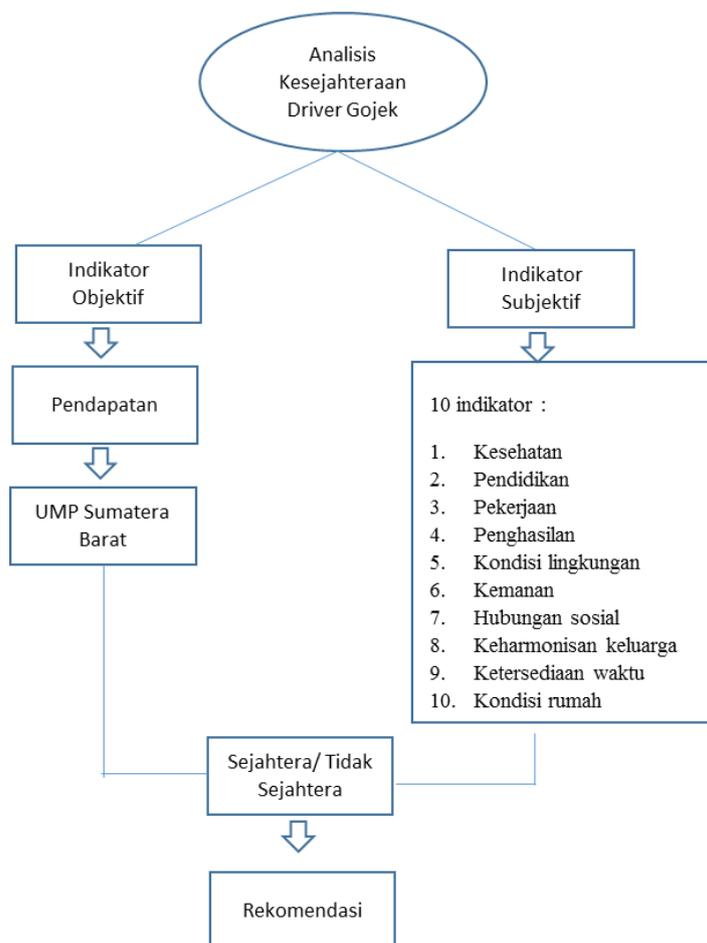
Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dan data primer. Data sekunder merupakan data dari BPS yang digunakan sebagai pembanding dari data primer. Data primer didapatkan dari kuesioner yang diisi oleh responden. Jumlah responden pada penelitian ini adalah 100 responden yang dipilih secara acak atau menggunakan *snowball sampling by accident*, yaitu responden dipilih sesuai dengan kejadian tanpa menentukan jumlah responden per wilayah dikarenakan driver Go-Jek tersebar diseluruh Kota Padang.

### 3.3. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat dijelaskan pada Gambar 1. Pada gambar tersebut dijelaskan bahwa penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kesejahteraan driver Go-Jek saat ini, dengan menggunakan 2 indikator yaitu indikator objektif dan indikator

subjektif. Indikator objektif menggunakan pendapatan sebagai ukuran. Indikator objektif menggunakan 10 indikator kebahagiaan. Penggabungan kedua indikator untuk mengkaji kesejahteraan driver Go-Jek akan memberikan hasil yang lebih baik dan mendekati kondisi yang sebenarnya. Karena banyak penelitian sebelumnya yang mengkaji kesejahteraan individu hanya menggunakan pendapatan atau variabel moneter saja, sehingga hasilnya tidak mencerminkan kondisi kesejahteraan secara komprehensif. Untuk itu penggunaan indikator subjektif adalah melengkapi analisis kesejahteraan yang telah dilakukan selama ini. Dari hasil analisis kedua indikator ini, dapat disimpulkan apakah seorang sejahtera atau tidak serta variabel apa saja yang mempengaruhi kesejahteraan individu tersebut. Lebih jelas kerangka pemikiran penelitian ini digambarkan pada Gambar 1.

Gambar 1. Kerangka Pemikiran



Sumber: Rangkuman Analisis dari berbagai sumber, 2017.

#### 4. Hasil dan Analisis

##### 4.1. Pendapatan Responden

Pendapatan responden dari 100 driver Go-Jek di Kota Padang dapat dilihat pada Tabel 3. Responden dengan pendapatan perbulan 2 juta sampai dengan 6 juta rupiah lebih mendominasi hasil penelitian ini dengan proporsinya terbesar yaitu 72 persen.

Responden yang memiliki pendapatan 6 juta sampai lebih dari 8 juta perbulan kurang dari 10 persen, kemudian pendapatan kurang dari 2 juta perbulan sebanyak 22 persen. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa distribusi pendapatan responden cukup merata karena kelompok responden dengan pendapatan tertinggi dan terendah kurang dari 30 persen.

**Tabel 3. Responden Berdasarkan Pendapatan perbulan**

Interval	Frekuensi	Persentase(%)
< Rp. 2.000.000	22	22%
2.000.000 – 4.000.000	44	44%
4.000.000 – 6.000.000	28	28%
6.000.000 – 8.000.000	4	4%
>8.000.000	2	2%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data Primer Diolah, 2017

##### 4.6 Analisis Kesejahteraan Driver Go-Jek : Pendekatan objektif

Pendekatan objektif diukur dari pendapatan driver Go-Jek yang diperoleh

bekerja selama satu bulan. Pendapatan per bulan selanjutnya dibandingkan dengan UMP Sumatera Barat Tahun 2017 sebesar Rp 1.900.000. Hasil perbandingan tersebut terlihat pada Tabel 4.

**Tabel 4. Pendapatan perbulan Driver Go-Jek**

Interval	Frekuensi	Persentase(%)
<1.900.000	3	3%
>1.900.000	97	97%

Sumber: Data Primer Diolah, 2017

Tabel 4 menunjukkan bahwa rata – rata pendapatan per bulan driver Go-Jek sudah di atas UMP. Pendapatan responden sebesar 97 berada di atas UMP dan sisanya sebesar 3 persen berada di bawah UMP. Hasil ini menunjukkan bahwa kesejahteraan driver go-jek berdasarkan pendekatan objektif sudah sejahtera. Sesuai dengan literatur sebelumnya yang dijelaskan oleh Hendrik (2011), salah satu ukuran kesejahteraan individu adalah jika pendapatan individu tersebut berada di atas UMP pada tahun tersebut.

Selanjutnya penelitian ini juga menelusuri lebih jauh hubungan antara pendapatan

responden dengan pekerjaan utama. Hasil penelusuran tersebut menunjukkan bahwa terdapat 33 persen responden yang berprofesi sebagai driver Go-Jek (pekerjaan utama). Pendapatan rata-rata responden yang menjadikan driver Go-Jek sebagai mata pencarian utama adalah 3, 4 juta per bulan. Jumlah pendapatan yang dihasilkan ini relatif cukup untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga karena sudah jauh di atas UMP.

Hasil lain yang menarik adalah responden yang bekerja sebagai wiraswasta dan menjadikan driver Go-Jek sebagai pekerjaan tambahan mendapatkan pendapatan rata-rata

per bulan sebesar 5,2 juta rupiah, namun jumlah ini sudah merupakan gabungan dari Go-Jek dan usaha sendiri (wiraswasta). Kenyataan ini menunjukkan bahwa mereka yang bekerja sebagai wiraswasta mempunyai peluang yang sangat besar untuk menambah penghasilan dengan bekerja sebagai driver Go-Jek. Hal ini merupakan suatu kelebihan dari

Go-Jek, dimana waktu untuk bekerja sebagai driver Go-Jek sangat fleksibel atau bisa mengatur waktu sendiri. Mereka yang berprofesi sebagai wiraswasta tidak terganggu, berbeda dengan individu lain yang bekerja sebagai PNS atau karyawan tetap sebuah kantor atau perusahaan.

**Tabel 4 Pendapatan perbulan Driver Go-Jek berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Frekuensi	Pendapatan	Rata – rata
Mahasiswa	24	Rp. 4.8100.000	Rp. 1.962.500
Driver Go-Jek	33	Rp. 113.000.000	Rp. 3.424.242
Wiraswasta	18	Rp. 95.300.000	Rp. 5.294.544
Ojek Pangkalan	2	Rp. 9.000.000	Rp. 4.600.000
Swasta	21	Rp. 87.650.000	Rp. 4.173.810
Ibu Rumah Tangga	2	Rp. 6.000.000	Rp. 3.000.000
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>Rp. 358.050.000</b>	<b>Rp. 3.580.500</b>

Sumber: Data Primer Diolah, 2017

Pendapatan rata – rata perbulan terendah adalah responden mahasiswa sebesar yaitu Rp. 1.962.500. Namun sebenarnya jumlah ini tidak terlalu rendah karena pendapatan mahasiswa ini masih diatas UMP provinsi Sumatera Barat. Selain itu mereka juga menerima pendapatan atau kiriman dari orang tua. Pendapatan yang didapaknya bisa untuk biaya hidup sehari (bahkan ada dari mahasiswa yang tidak lagi meminta uang dari orang tuanya). Selain meringankan beban orang tua mahasiswa juga bisa belajar mandiri.

Selain mahasiswa fenomena lain yang cukup menarik adalah ibu rumah tangga yang memilih driver Go-Jek untuk menambah pendapatan keluarga. Dari tabel 4 dapat dilihat pendapatan rata – rata perbulan yang didapatkan oleh ibu rumah tangga adalah sebesar Rp. 3.000.000. Jumlah ini sangat membantu untuk meringankan beban rumah tangga setiap bulan. Apalagi bagi ibu rumah tangga yang kebetulan suami sedang tidak bekerja. Pendapatan sebagai driver Go-Jek menjadi penghasilan utama.

Pendapatan yang relatif tinggi yang diterima driver Go-Jek setiap bulan membuat sebagian masyarakat beralih dari ojek pangkalan menjadi driver Go-Jek. Hal ini membuat turunnya pendapatan dari ojek pangkalan dan membuat sebagian dari mereka juga bergabung dengan Go-Jek (ojek *online*) untuk menambah penghasilan disamping pendapatan sebagai ojek pangkalan. Pendapatan yang diterima mereka adalah sebesar Rp. 4.600.000 per bulan (gabungan dari pendapatan ojek konvensional dan Go-Jek)

Secara keseluruhannya pendapatan perbulan rata-rata seluruh responden berada diatas UMP Provinsi Sumatera Barat yaitu sebesar Rp. 3.580.500. Hasil penelitian ini, sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Lembaga Demografi Universitas Indonesia pada akhir tahun 2017, yang memperlihatkan bahwa penghasilan driver Go-Jek rata-rata 3,48 juta per bulan melebihi Upah Minimum Provinsi di 9 wilayah survei (Bandung, Bali, Balikpapan, Jabodetabek, DIY Yogyakarta, Makassar, Medan, Palembang,

dan Surabaya) sebesar 2,8 juta per bulan (lihat <http://ldfebui.org/en/>).

Dengan demikian tingkat kesejahteraan driver Go-Jek yang diukur menggunakan pendekatan objektif menunjukkan bahwa driver Go-Jek Kota Padang sudah sejahtera. Namun demikian, sesuai dengan tujuan penelitian yang telah disebutkan sebelumnya, tingkat kesejahteraan driver Go-Jek tidak hanya diukur melalui pendekatan objektif saja, tetapi juga dengan pendekatan subjektif, untuk melengkapi hasil analisis pendekatan objektif yang telah dilakukan.

#### 4.2 Pendekatan Subjektif

Pendekatan subjektif merupakan pendekatan untuk mengukur kesejahteraan individu berdasarkan atas kepuasan yang dirasakan responden terhadap indikator kebahagiaan. Responden diminta mengisi kuesioner tentang kenyataan atau kepuasan (kebahagiaan) yang mereka terima saat ini. Ada 10 indikator kesejahteraan yang ditanyakan ke responden. Kesepuluh indikator tersebut diisi oleh responden dengan tiga pilihan jawaban yaitu TP (tidak puas), B (Biasa), P (Puas). Hasil dari jawaban responden terhadap sepuluh indikator kesejahteraan ditampilkan pada Tabel 5.

**Tabel 5. Respon Driver Go-Jek terhadap 10 Indikator Kesejahteraan**

Indikator	Persentase (%)		
	TP	B	P
Kesehatan	1	34	65
Pendidikan dan Keterampilan	12	57	31
Pekerjaan	2	34	64
Pendapatan	6	27	67
Lingkungan	2	49	49
Keamanan	0	46	54
Hubungan Sosial	0	50	50
Keharmonisan Keluarga	1	18	81
Ketersediaan Waktu Luang	0	31	69
Rumah dan Aset	5	28	67

Sumber: Data Primer Diolah, 2017

Keterangan: TP = Tidak Puas, B = Biasa, P = Puas

Dari Tabel 5 diperoleh bahwa 81 persen responden merasa puas dengan indikator keharmonisan keluarga. Kondisi menunjukkan bahwa driver Go-Jek sangat puas dengan kondisi interaksi atau keharmonisan yang ada di keluarga mereka. Kepuasan driver Go-Jek terhadap indikator ini paling tinggi dibanding 9 indikator lainnya. Kondisi ini bisa terjadi karena waktu yang dibutuhkan oleh seorang driver Go-Jek sangat fleksibel sehingga mereka banyak meluangkan waktu dengan keluarga, dibanding dengan pekerjaan lain yang waktu kerjanya sangat ketat dan kaku. Fakta ini sejalan dengan hasil yang diperlihatkan oleh indikator ketersediaan waktu, dimana responden menjawab sebanyak 69 persen puas. Indikator ini menempati urutan kedua tertinggi pada indikator

kesejahteraan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa salah satu alasan individu memilih menjadi driver Go-Jek adalah waktu yang fleksibel sehingga berdampak terhadap keharmonisan keluarga.

Indikator yang paling rendah adalah pendidikan dan keterampilan. Hasil penelitian menunjukkan hanya 31 persen responden merasa puas pendidikan dan keterampilan yang mereka miliki. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa pendidikan dan keterampilan yang mereka miliki masih belum cukup atau masih rendah dibanding harapan mereka.

**Tabel 6. Pendidikan Responden**

<b>Pendidikan Terakhir</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase (%)</b>
SD dan Tidak Sekolah	0	0
SMP	4	4%
SMA / Sederajat	85	85%
Akademi / Diploma	3	3%
Sarjana / Pascasarjana	8	8%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data Primer Diolah, 2017

Tabel 6 menunjukkan bahwa driver Go-Jek menganggap pendidikan dan keterampilan yang masih rendah, karena kepuasan terhadap kondisi ini hanya 31 persen. Banyak dari responden yang tidak memiliki keterampilan khusus yang dapat digunakannya untuk memperoleh pendapatan dan tambahan pendapatan. Menjadi driver Go-Jek menurut responden tidak merupakan suatu keterampilan khusus karena merupakan keterampilan umum

yang dapat dipelajari oleh setiap orang beda halnya dengan bidang pekerjaan lainnya.

Kurang puas nya responden terhadap indikator pendidikan dan keterampilan dapat dilihat pada Tabel 6. Latar belakang pendidikan responden sebesar 85 persen pada tingkat SMA dan 4 persen SMP. Hal ini berkaitan juga dengan frekuensi umur responden yang terlihat pada Tabel 7.

**Tabel 7. Responden Berdasarkan Usia**

<b>Umur</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase (%)</b>
15 – 25	45	45%
26 – 35	33	33%
36 – 45	14	14%
> 46	8	8%
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data Primer Diolah, 2017

Dari Tabel 7 dapat dilihat frekuensi umur responden 15 – 25 tahun merupakan usia responden yang paling dominan yaitu sebesar 45 persen. Hasil ini mirip dengan hasil penelitian Lembaga Demografi Universitas Indonesia yang meneliti Go-Jek, dimana diperlihatkan bahwa secara umum driver Go-Jek merupakan lulusan SMA yaitu sekitar 75 persen. Selanjutnya Individu yang berumur 15 – 25 tahun ini merupakan rentangan usia untuk memperoleh pendidikan yang lebih tinggi yaitu diploma dan sarjana.

Hasil wawancara dengan responden menunjukkan bahwa karena tidak biaya pendidikan, maka banyak dari responden yang memilih untuk bekerja dibandingkan untuk melanjutkan pendidikannya. Hal ini dapat kita

lihat dari Tabel 4 dimana dari 45 orang responden rentang usia sekolah ini , hanya 24 orang yang menjadi mahasiswa. Kondisi ini sekaligus menjadi tantangan bagi driver Go-Jek untuk meningkatkan kualitas diri, karena untuk meningkatkan kualitas diri tidak hanya dengan jalan pendidikan formal, tetapi juga bisa juga didapatkan melalui pelatihan dan belajar secara mandiri kepada mereka yang telah memiliki pengalaman dan keahlian tertentu. Jika hal itu dilakukan driver Go-Jek bisa mendapatkan peluang lain untuk menambah penghasilan disamping driver Go-Jek seperti berwirausaha yang membutuhkan skill tetapi waktu bisa disesuaikan.

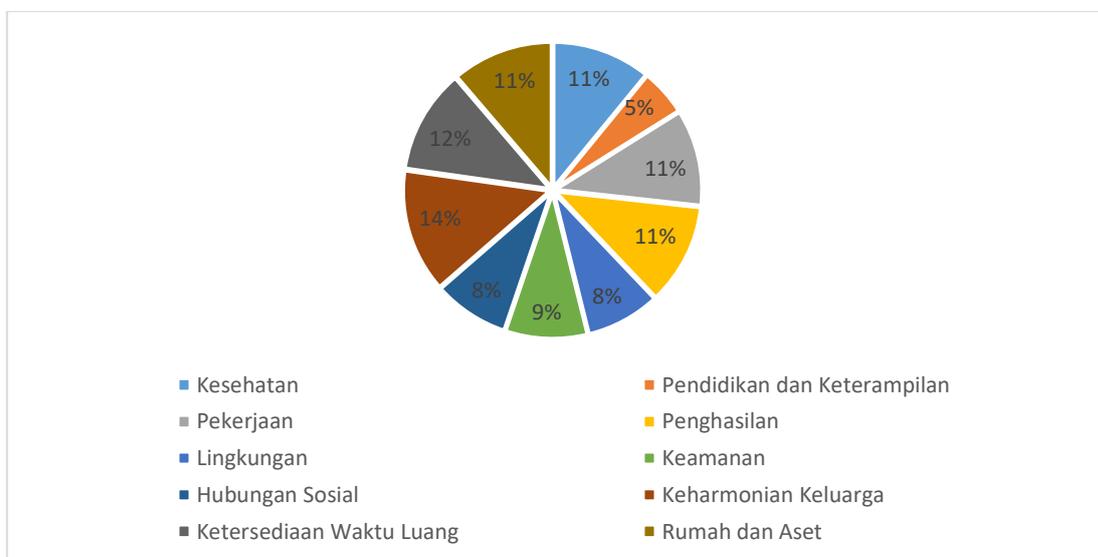
Indikator lain yang terkait dengan materi (pekerjaan, pendapatan, rumah dan aset)

menunjukkan hasil yang cukup baik yaitu sekitar 60 persen lebih. Responden merasa cukup puas dengan indikator-indikator tersebut. Hal ini sejalan dengan pendapatan responden yang cukup tinggi (3,5 juta rupiah per bulan) sehingga bisa memiliki aset yang sesuai dengan kebutuhan mereka. Selanjutnya responden juga merasa cukup puas dengan kesehatan mereka, hal ini merupakan dampak dari penghasilan yang mereka terima sehingga masalah kesehatan bisa terjamin dengan cukup baik, karena responden bisa ikut BPJS kesehatan dengan membayar premi setiap bulan. Kemudian indikator lainnya yaitu keamanan, lingkungan, hubungan sosial

menunjukkan hasil, bahwa responden relatif masih kurang puas terhadap indikator tersebut karena nilainya rata-rata masih dibawah 60 persen. Kondisi ini terkait dengan lingkungan tempat tinggal dan hubungan antar tetangga yang masih kurang aktif, hal ini sekaligus menjadi temuan yang perlu diperhatikan oleh para driver Go-Jek. Supaya kedepan mereka bisa lebih bersosialisasi dengan baik dan meningkatkan hubungan antar tetangga sehingga keamanan dan kenyamanan dilingkungan tempat tinggal bisa ditingkatkan.

Lebih lengkap kondisi kesejahteraan driver Go-Jek dengan pendekatan subjektif dapat dilihat pada gambar 2:

**Gambar 2. Hasil Analisis Kesejahteraan Driver Go-Jek dengan Pendekatan Subjektif**



Sumber: data diolah 2017

### 3. Simpulan

Pekerjaan sebagai driver Go-Jek di Kota Padang merupakan pekerjaan yang menjanjikan baik yang telah bekerja maupun bagi mereka yang belum bekerja. Hal ini ditunjukkan dari jumlah driver Go-Jek yang semakin bertambah. Rata-rata pendapatan driver Go-Jek per bulan adalah 3,5 juta rupiah. Disamping itu driver Go-Jek merasakan bahwa pekerjaan ini memberikan keleluasaan dalam mengatur waktu sehingga berdampak terhadap meningkatnya keharmonisan kehidupan mereka di keluarga.

Secara umum mereka yang menjadi driver Go-Jek adalah yang berusia muda atau usia produktif untuk mendapatkan pendidikan yang lebih baik supaya bisa menjadi individu yang berkualitas. Seharusnya para driver Go-Jek meningkatkan kualitas diri dengan kuliah, jika tidak punya biaya mencari alternatif lain untuk meningkatkan kualitas seperti pendidikan non formal, sehingga suatu waktu ketika Go-Jek tidak lagi memberikan penghasilan yang cukup mereka bisa tetap bekerja dan mendapatkan uang untuk kebutuhan sendiri dan keluarga. Karena kemungkinan Go-Jek akan mengalami masalah sangat besar akibat tidak adanya regulasi dari Go-Jek maupun

pemerintah untuk membatasi individu yang melamar menjadi driver Go-Jek.

Hasil penelitian juga menyimpulkan bahwa driver Go-Jek ada kecenderungan kurang bersosialisasi dan berinteraksi di lingkungan tempat tinggal, kondisi berdampak terhadap pola hubungan antar tetangga disamping itu faktor keamanan dan kenyamanan juga masih belum memuaskan para driver Go-Jek. Selanjutnya pemerintah perlu memberikan himbauan kepada manajemen Go-Jek untuk membuat batasan berapa banyak driver Go-Jek pada suatu daerah atau wilayah supaya tidak terjadi persaingan yang tidak sehat dan bentrokan antara sesama driver Go-Jek.

### Daftar Pustaka

- Anindhita, W. Arisanty, M. Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Go-Jek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi), Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta. 2-3 Mei 2016.
- Amajida, D.F. (2016). Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan Studi tentang Ojek Online “Go-Jek “ di Jakarta, INFORMASI Kajian Ilmu Komunikasi Volume 46. Nomor 1. Juni 2016.
- BPS. (2015). Indikator Kesejahteraan Rakyat Tahun 2015.
- Bruno, F. (2008). Happiness: A Revolution in Economics, [https://mitpress.mit.edu/sites/default/files/9780262514958\\_sch\\_0001\\_0.pdf](https://mitpress.mit.edu/sites/default/files/9780262514958_sch_0001_0.pdf)
- Easterlin, R. A. (1995). Will raising the incomes of all increase the happiness of all? *Journal of Economic Behavior & Organization* 27, 35-47.
- Hendrik (2011), Analisis Pendapatan dan Tingkat Kesejahteraan Masyarakat Nelayan Danau Pulau Besar dan Danau Bawah di Kecamatan Dayun Kabupaten Siak, Propinsi Riau, *Jurnal Perikanan dan Kelautan*, No. 16, Vol. 1, 21-32.
- Layard, R. (2006). Happiness and Public Policy: a Challenge to the Profession *The Economic Journal* 116, C24-C33.
- Lembaga Demografi Universitas Indoensia (2017). Ringkasan Hasil Survei Dampak Go-Jek Terhadap Perekonomian Indonesia, <http://ldfebui.org/wp-content/uploads/2018/03/Dampak-Go-Jek-Bagi-Perekonomian-Indonesia.pdf>
- McBride, M. (2001). Relative-income effects on subjective well-being in the cross-section. *Journal of Economic Behavior & Organization* 45, 251-278.
- Soemantadiredja, A., Vitayala, A., Hermadi, I., (2015) Analysis Adoption of Innovation Go-jek Application, *International Journal of Science and Research (IJSR)* ISSN (Online): 2319-7064 Volume 6 Issue 3, March 2017.

Suharto, Edi (2006). Peta dan Dinamika Welfare State di Beberapa Negara: Pelajaran apa yang bisa dipetik untuk membangun Indonesia?.

<http://www.policy.hu/suharto/Naskah%20PDF/UGMWelfareState.pdf>

Veenhoven, R. (1984). Is Happiness Relative?.

<http://www2.eur.nl/fsw/research/veenhoven/Pub1980s/84a-full.pdf>

www. Ceritapadang.com

<http://ldfebui.org/en/>