

**KAJIAN DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
PENGEMUDI OJEK *ONLINE* (STUDI KOMPARASI PADA
KOTA SEMARANG DAN KOTA YOGYAKARTA)**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I
pada Jurusan Geografi Fakultas Geografi**

Oleh:

AFANDA BUANA

E100170162

**PROGRAM STUDI GEOGRAFI
FAKULTAS GEOGRAFI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA
2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

**KAJIAN DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PENGEMUDI
OJEK ONLINE (STUDI KOMPARASI PADA KOTA SEMARANG
DAN KOTA YOGYAKARTA)**

PUBLIKASI ILMIAH

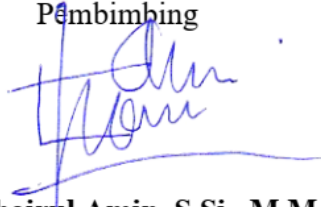
oleh:

AFANDA BUANA

E100170162

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh:

Dosen
Pembimbing



Dr. Choirul Amin, S.Si., M.M
NIK/NIDN. 1631/ 0617107602

HALAMAN PENGESAHAN

KAJIAN DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PENGEMUDI OJEK ONLINE (STUDI KOMPARASI PADA KOTA SEMARANG DAN KOTA YOGYAKARTA)

OLEH

AFANDA BUANA
E100170162

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Fakultas Geografi
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Pada hari Sabtu, 17 Desember 2022
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji:

1. Dr. Choirul Amin, S.Si., M.M
(Ketua Dewan Penguji)
2. Dra. Umrotun, M.Si
(Anggota I Dewan Penguji)
3. Jumadi, S.Si., M.Sc, Ph.D
(Anggota II Dewan Penguji)

()
()
()



Dekan,


Jumadi, S.Si., M.Sc., Ph.D
NIDN. 0626088003

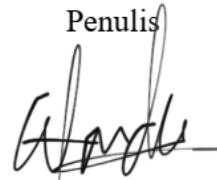
PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam publikasi ilmiah ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya di atas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 17 Desember 2022

Penulis



AFANDA BUANA
E100170162

KAJIAN DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PENGEMUDI OJEK ONLINE (STUDI KOMPARASI PADA KOTA SEMARANG DAN KOTA YOGYAKARTA)

Abstrak

Masalah yang sering terjadi tentang diferensiasi area, kondisi perekonomian, dan perbedaan dalam kondisi kesejahteraan yang terjadi pada pengemudi Grab dan Gojek yang berada di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta pada masa pandemi Covid-19. Penelitian ini bertujuan pertama menganalisis perbedaan dampak pandemi terhadap pengemudi ojek online, yang kedua menganalisis perbedaan strategi bertahan selama pandemi antara pengemudi ojek online Kota Semarang dan Kota Yogyakarta. Populasi penelitian ini adalah Driver ojek online yang berada di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta dengan jumlah sampel responden sebanyak 200. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah non-probability sampling yaitu pengambilan sampel tidak acak dengan menggunakan metode penghitungan *Slovin* untuk menentukan jumlah populasi. Sedangkan teknik analisa yang digunakan penyuntingan (*editing*) dan tabulasi (*tabulating*) digunakan untuk mendapatkan hasil data yang akurat. Hasil penelitian pertama menyatakan bahwa tidak memiliki perbedaan yang signifikan disebabkan adanya penerapan peraturan protokol kesehatan, sehingga berdampak pada jumlah orderan, jenis orderan, waktu orderan, lama waktu bekerja pengemudi ojek online dan pendapatan pengemudi ojek online. Hasil penelitian kedua disimpulkan bahwa kedua kota tersebut memiliki strategi yang sama antara lain, yang pertama merubah waktu jam kerja pengemudi ojek online, yang kedua menambah jam waktu kerja pengemudi ojek online, dan yang ketiga adalah mencari pekerjaan sampingan dan membuka usaha.

Kata kunci : *driver* ojek online, perbedaan dampak pandemi dan strategi dalam menghadapi pandemi.

Abstrac

Problems that often occur are about area differentiation, economic conditions, and differences in welfare conditions that occur to Grab and Gojek drivers who are in Semarang City and Yogyakarta City during the Covid-19 pandemic. This study aims to first analyze the differences in the impact of the pandemic on online motorcycle taxi drivers, the second to analyze the differences in survival strategies during the pandemic between online motorcycle taxi drivers in Semarang City and Yogyakarta City. The population of this research is online motorcycle taxi drivers located in Semarang City and Yogyakarta City with a sample of 200 respondents. The sampling technique used is non-probability sampling, namely non-random sampling using the Slovin calculation method to determine the population. While the analysis technique used is editing (*editing*) and tabulating (*tabulating*) used to obtain accurate data results. The results of the first study stated that there was no significant difference due to the application of health protocol regulations, so that it had an impact on the number of orders, types of orders, time of order, length of time working for online motorcycle taxi drivers and online motorcycle taxi drivers' income. The results of the second study concluded that the two cities had the same

strategy, among others, the first to change the working hours of online motorcycle taxi drivers, the second to increase the working hours of online motorcycle taxi drivers, and the third to find a side job and open a business.

Keywords : online motorcycle taxi drivers, differences in the impact of the pandemic and strategies in dealing with the pandemic.

1. PENDAHULUAN

Diferensiasi area sangat erat kaitannya dengan perbedaan karakteristik setiap wilayah. Konsep Diferensiasi area berguna dalam mengetahui perbedaan gejala geografi antar wilayah. Dalam konsep geografi diferensiasi area (*areal differentiation*), merupakan pandangan mengenai interaksi antara wilayah akan berkembang dikarenakan setiap wilayah memiliki perbedaan, dikarenakan adanya hukum penawaran dan permintaan antar wilayah (Bintaro, 2015).

Transportasi di Indonesia menjadi aspek penunjang dalam kehidupan masyarakat di desa maupun kota setiap harinya. Transportasi berfungsi guna memudahkan manusia untuk pergi ke tempat lain dengan waktu yang lebih cepat. Perkembangan transportasi di Indonesia setiap tahunnya mengalami revolusi dan modernisasi. Dulu moda transportasi darat menggunakan bantuan hewan, dan rakit untuk perjalanan di sungai sehingga waktunya tidak efisien. System transportasi di Indonesia digunakan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas masyarakat serta sumber daya lainnya yang mendukung berlangsungnya pertumbuhan ekonomi serta sosial. Pentingnya transportasi di Indonesia dikarenakan beberapa faktor antara lain keadaan geografi di Indonesia yang memiliki keberagaman dan banyaknya pulau yang besar dan kecil, serta perairan yang sangat luas dan perairan yang kecil. Menyebabkan transportasi di Indonesia melalui jalur darat, laut, maupun udara (Triastuti, 2017).

Kota Semarang merupakan ibukota Provinsi Jawa Tengah yang memiliki perkembangan yang signifikan, selain itu juga sebagai salah satu kota metropolitan terbesar kelima di Indonesia. Kota Semarang terus akan berkembang, selain sebagai kota perdagangan juga akan menjadi kota pariwisata. Perkembangan ini ditunjang dengan adanya berbagai sarana penunjang, salah satunya moda transportasinya, seperti Bandara Ahmad Yani yang telah ditetapkan sebagai Bandara Internasional,

transportasi Kereta Api dan bus yang dapat menghubungkan antar kota (Hartono K dan Wiyono, 1984).

Kota Yogyakarta dikenal sebagai kota pariwisata yang terkenal setelah Pulau Bali. Kota Yogyakarta memiliki sarana pendukung pariwisata dengan jumlah yang mencukupi dan lengkap. Kota Yogyakarta juga dikenal sebagai kota budaya, yang ditunjukkan dengan adanya Kasultanan Kraton Yogyakarta dan Puro Paku Alaman, serta adanya situs budaya hindu seperti Candi Sewu, Candi Prambanan dan Candi Boko. Selain itu, masyarakatnya juga masih memelihara tradisi jawa. Kota ini juga dikenal sebagai kota pelajar. Kota Yogyakarta dikenal sebagai kota pelajar dikarenakan memiliki banyak universitas baik negeri maupun swasta, seperti universitas Gajah Mada, Universitas Islam Indonesia, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Banyak pelajar dari seluruh pelosok Indonesia datang ke kota ini untuk menimba ilmu (Abdurrahman Surjomihardjo, 2000).

Kota Semarang dan Kota Yogyakarta dipilih sebagai tempat penelitian dikarenakan keduanya merupakan Ibukota Provinsi DIY dan Provinsi Jawa Tengah. Kedua wilayah tersebut sama- sama terletak di Pulau Jawa, selain itu kedua kota tersebut memiliki kesamaan pada keadaan sosial ekonomi masyarakat. Kota Yogyakarta memiliki luas 32,5 kilometer persegi dengan jumlah penduduk sebanyak 435.936 jiwa, sedangkan untuk Kota Semarang luas wilayahnya 373,8 kilometer persegi dengan jumlah penduduk sebanyak 924.812 jiwa. Kedua wilayah tersebut merupakan wilayah metropolitan sehingga sangat erat kaitannya dengan kemacetan yang tinggi yang mengakibatkan banyak masyarakat menggunakan moda transportasi yang dapat mempersingkat waktu tempuh serta menghindari kemacetan yang terjadi. Salah satu moda transportasi yang umum dipakai masyarakat berupa transportasi online yang sangat mudah diakses oleh masyarakat terutama bagi para pelajar dan para pekerja (Siahaan, 2018).

Hirarki atau tingkatan wilayah yang paling sering menggunakan transportasi ojek online di Kota Semarang adalah wilayah bagian tengah. Hal ini disebabkan wilayah tersebut berdekatan dengan fasilitas pendidikan dan wisata yaitu Universitas Diponegoro, kota lama, wisata ambarawa.. Wilayah Kota Yogyakarta paling sering menggunakan transportasi ojek *online* berada pada

wilayah bagian barat. Hal ini disebabkan karena wilayah barat adalah wilayah yang berdekatan dengan obyek wisata Malioboro, stasiun Tugu, dan keraton, yang menyebabkan terjadinya berbagai mobilitas manusia. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kompleks wilayah, dikarenakan Kota Semarang dan Kota Yogyakarta adalah wilayah yang memiliki fungsi saling ketergantungan antara wilayah sekitarnya. Transportasi ojek dipilih karena waktu tempuh perjalanan lebih singkat. Fleksibilitas dari ojek ini sendiri mengakibatkan banyak konsumen yang menggunakan jasa transportasi ojek *online* (Wardhana dan Konadi, 2015).

Perkembangan teknologi sekarang sangat modern dan signifikan. Melalui teknologi yang tersedia sekarang mendapatkan beberapa manfaat, dimana masyarakat tidak perlu menggunakan kendaraan sendiri untuk pergi ke berbagai tempat melainkan dapat menggunakan layanan antar jemput online. Dengan adanya perkembangan teknologi ini memudahkan masyarakat dalam beraktivitas dan bepergian secara aman dan cepat. Salah satu hasil pengembangan moda transportasi di era sekarang ini adalah adanya layanan ojek online, seperti Gojek dan Grab (Barthos, 1990).

Gojek sudah ada sejak tahun 2011 yang didirikan oleh Nadiem Makarim. GoJek merupakan layanan online yang menyediakan berbagai layanan berbasis online, salah satunya ojek online. aplikasi gojek dapat diunduh melalui google Play Store. Dalam pengoperasiannya, sistem akan mempertemukan antara calon penumpang dengan driver yang akan mengantarkan penumpang ke tempat yang dituju. Untuk tarifnya disesuaikan dengan jarak tempuh yang dituju. Layanan berbasis online lainnya yaitu layanan antar barang. Selain gojek juga ada Grab yang didirikan oleh Hook Ling Tan dan Anthony Tan di Malaysia. Perusahaan ini terus mengembangkan bisnisnya ke berbagai Kawasan Asia Tenggara pada Tahun 2018 akhir. Grab memiliki salah satu layanan ojek online berupa Grabbike. Grabbike Hampir mirip dengan GoJek, dimana Grabbike telah beroperasi di 3 kota di kawasan Asia Tenggara (None, 2019).

Berikut merupakan tabel jumlah penduduk dan pengguna jasa layanan ojek online di Kota Semarang dan Yogyakarta.

Tabel 1. Jumlah Penduduk di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta Tahun 2020

Lokasi	Jumlah Penduduk (Jiwa)
Kota Semarang	924.812 jiwa
Kota Yogyakarta	435.936 jiwa

Sumber: BPS Tahun 2020

Tabel 2. Jumlah Pengguna Ojek Online

Nama Aplikasi Ojek	Perempuan (Jiwa)	Laki-laki (Jiwa)	Total (jiwa)
Grab	4.341.000 jiwa	4.529.000 jiwa	8.600.000 jiwa
Gojek	5.648.000 jiwa	3.403.000 jiwa	9.51.0 jiwa

Sumber: www.transonlinewatch.com, 2021

Dalam Tabel 1 dan 2 ditunjukkan bahwa berdasarkan jenis kelaminnya, pengguna ojek *online* merupakan perempuan. Hal ini berdasarkan hasil survey oleh Pusat Kajian Komunikasi, Departemen Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia (Puskakom UI) tahun 2014 menunjukkan bahwa berdasarkan usianya, pengguna ojek online usia 20 tahunan mencapai 56%, usia 30 tahun 28%, dan usia < 20 tahun dan usia kisaran 40 tahun masing-masing 7%. Sedangkan berdasarkan jenis kelamin penggunaanya, sebagian besar merupakan perempuan yaitu 69% dan laki-laki 31%. Menurut Peneliti Utama Puskakom UI yaitu Alfindra Primaldhi, transportasi online mempunyai keunggulan dalam sisi keamanan dan kenyamanan. Sementara itu untuk pengelompokan berdasarkan tingkat pendidikannya yaitu lulusan S1 54%, SMA 18%, D1-D3 12%, S2 7%, dan sisanya merupakan konsumen berpendidikan SD sampai SMA. Kesimpulan yang bisa didapatkan yaitu mayoritas kebanyakan yang menjadi pengguna Go-Jek merupakan perempuan yang berusia antara 20-30 tahun dengan persentase 84% yang berlatar pendidikan tinggi dan berstatus single.

Gubernur Jawa Tengah memberikan ketetapan mengenai UMP tahun 2021 dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 78 Tahun 2015, bahwa UMP Jawa Tengah pada 2021 sebesar Rp 1.798.979, yang menunjukkan adanya kenaikan 3,27 persen dibanding tahun 2020. Selain itu juga Gubernur menetapkan upah minimum seluruh kabupaten dan kota di Jawa Tengah berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jateng No. 561/61 tahun 2020. Upah minimum Kota (UMK) Semarang sebesar Rp 2,302,797 yang paling tinggi dibanding kabupaten dan kota lain yang ada di Jawa Tengah. Sementara itu, besaran UMK tahun 2021 DIY mengalami

kenaikan 3,24 persen yaitu Rp 2.069.530, seperti yang telah ditetapkan dalam Surat Keputusan Gubernur No.340/KEP/2020.

Kesejahteraan merupakan suatu tata kehidupan dan penghidupan sosial, material, maupun spiritual yang diliputi rasa keselamatan, kesusilaan dan ketentraman lahir batin yang memungkinkan terhadap setiap warga negara untuk melakukan usaha-usaha dalam pemenuhan kebutuhan jasmani, kebutuhan rohani dan kebutuhan sosial yang sebaik-baiknya bagi diri pribadi, rumah tangga serta masyarakat (Sunarti, 2012).

Tingkat kesejahteraan dapat diartikan sebagai kondisi tingkatan dari kepuasan masing-masing individu. Pengertian dasar itu memberikan arah kepada pemahaman yang kompleks dengan terbagi dalam dua arena perdebatan. Perdebatan pertama adalah apa lingkup dari substansi kesejahteraan dan yang kedua adalah bagaimana intensitas substansi tersebut bisa direpresentasikan agregat. Ciri-ciri yang digunakan untuk memahami tingkat kesejahteraan ada sepuluh, yaitu umur, jumlah tanggungan, pendapatan, konsumsi atau pengeluaran keluarga, keadaan tempat tinggal, fasilitas tempat tinggal, kesehatan anggota keluarga, kemudahan mendapatkan pelayanan kesehatan, kemudahan memasukkan anak ke jenjang pendidikan dan kemudahan mendapatkan fasilitas.

Kesejahteraan pekerja biasanya berupa uang bantuan yang diberikan kepada tenaga kerja. Bantuan tersebut diberikan kepada tenaga kerja yang sedang sakit, uang bantuan untuk tabungan pekerja, pembagian berupa saham, asuransi, perawatan saat dirumah sakit, dan pensiun (Hasibuan, 2005).

Berdasarkan masalah yang sering terjadi tentang diferensiasi area, kondisi perekonomian, dan perbedaan dalam kondisi kesejahteraan yang terjadi pada pengemudi Grab dan Gojek yang berada di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta pada masa pandemi *Covid-19*, penulis melaksanakan penelitian berjudul “Kajian Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pengemudi Ojek Online (Studi Komparasi Pada Kota Semarang dan Kota Yogyakarta)”.

2. METODE

Sampel dalam penelitian ini diambil dengan menggunakan teknik non probability

sampling, yaitu cara mengambil sampel dengan kemungkinan terpilihnya jumlah sampelnya berbeda, dikarenakan jumlah driver ojek online di Kota Yogyakarta dan Kota Semarang berbeda. Jumlah populasi yang digunakan pada riset ini dihitung dengan teknik slovin, yang umum digunakan dalam bidang statistik, terutama penghitungan data dalam bentuk survey dengan populasi yang relatif besar. Teknik pengumpulan datanya dengan kuesioner, yaitu sebuah teknik pengumpulan data dengan memberikan beberapa pertanyaan secara tertulis kepada responden.

Pengolahan data dilakukan untuk menyederhanakan semua data yang terkumpul agar lebih sistematis. Berikut rincian tahapan pengolahan data yang dilakukan:

2.1 Penyuntingan

Penyuntingan dengan meneliti kembali data kuesioner yang telah terkumpul dengan menilai bahwa data tersebut sudah layak diolah dan digunakan. Beberapa hal yang harus diperhatikan seperti kelengkapan dalam pengisian kuesionernya, kesesuaian jawaban dari pertanyaan peneliti, dan relevansi jawaban responden.

2.2 Tabulasi

Tabulasi dengan membuat beberapa tabel yang memuat data pendapatan, data pengeluaran, data kesehatan, data pendidikan, dan data perhubungan pengemudi Grab dan Gojek. Sebelum proses tabulasi, peneliti perlu membuat ringkasan untuk menghimpun seluruh data. Hal ini dilakukan agar peneliti lebih mudah dalam melakukan proses analisis data.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Deskripsi Responden

Tabel 3. Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-laki	97	97%	97	97%
Perempuan	3	3%	3	3%
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa jenis kelamin responden paling banyak

adalah laki-laki dengan masing-masing kota berjumlah 97 responden sedangkan jenis kelamin responden paling sedikit perempuan dengan persentase 3% disetiap masing-masing kota. Jenis kelamin responden di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta lebih banyak laki – laki, karena responden berupa pengemudi ojekonline yang sebagian besar berjenis kelamin laki – laki. Pengemudi ojek online di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta didominasi laki-laki.

Tabel 4. Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Usia

Usia (Tahun)	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase (%)
Dewasa Awal (20 – 30)	82	82%	83	83%
Dewasa Akhir (31 – 40)	15	15%	17	17%
Lansia Awal (41 – 50)	3	3%	0	0
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan Tabel 4 dapat diketahui bahwa usia responden paling banyak berkisaran pada 20-30 tahun baik dari Kota Semarang maupun Kota Yogyakarta, sedangkan usia responden paling sedikit berkisaran pada usia 41-50 dan hanya penulis dapatkan di Kota Semarang. Usia responden di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta lebih banyak yang berusia antara 20 hingga 30 tahun, karena mayoritas pengemudi ojek online mengambil pekerjaan tersebut di waktu usia muda.

Tabel 5. Pengemudi Ojek Online Berdasarkan Status Pernikahan

Status Pernikahan	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
Belum Menikah	58	58%	74	74%
Menikah	35	35%	25	25%
Duda/Janda	7	7%	1	1%
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan Tabel 5 menunjukkan status pernikahan pengemudi ojek online baik dari Kota Semarang dan Kota Yogyakarta dengan jumlah paling banyak adalah dengan status belum menikah. Dilihat dari segi umur pengemudi ojek online dalam dua kota tersebut paling dominan adalah usia dewasa awal yaitu antara usia 20 sampai pada usia 30, dengan segi usia tersebut banyak pengemudi ojek online yang belum berstatus menikah, jadi mereka bekerja menjadi pengemudi ojek online untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sendiri. Bagi pengemudi yang sudah menikah

mereka bekerja untuk memenuhi kebutuhan keluarga.

Tabel 6. Utama Pengemudi Ojek Online Kota Semarang dan Kota Yogyakarta

Pekerjaan Utama	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
Pengemudi Ojol	83	83%	80	80%
Pedagang	5	5%	3	3%
Buruh	4	4%	4	4%
Sopir	4	4%	4	4%
Online Shop	1	1%	0	0
Pelajar	0	0	1	1%
Guru	0	0	4	4%
Karyawan	3	3%	4	4%
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan Tabel 6 dapat diketahui bahwa pekerjaan utama responden paling banyak sebagai pengemudi ojek online dengan persentase 83% untuk Kota Semarang dan 80% untuk Kota Yogyakarta, sedangkan pekerjaan utama responden paling sedikit sebagai Pelajar dan Online Shop dengan penjabaran 1% pelajar untuk Kota Yogyakarta dan 1% pekerjaan Online Shop untuk Kota Semarang. Pekerjaan utama responden di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta paling banyak sebagai pengemudi ojek online, hal ini dikarenakan banyaknya usia muda yang bisa mengambil pekerjaan tersebut, dengan menjadi pengemudi ojek online sudah bisa menghasilkan untuk keperluan pribadi maupun keluarga. Menjadi pengemudi ojek online juga tidak memerlukan banyak syarat, oleh karena itu banyak peminat muncul untuk mengambil pekerjaan tersebut.

Tabel 7. Tabel Jenis Aplikasi Transportasi Online

Jenis Aplikasi	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
Grab	45	45%	47	47%
Gojek	55	55%	53	53%
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan Tabel 7 menunjukkan bahwa jumlah persentase jenis aplikasi yang digunakan pengemudi ojek online untuk kedua kota paling banyak menggunakan aplikasi Gojek dengan persentase 55% untuk Kota Semarang dan 53% untuk Kota Yogyakarta. Factor tersebut dikarenakan Gojek merupakan aplikasi yang paling

populer digunakan masyarakat Indonesia, sehingga jumlah pengemudi ojek online yang memilih aplikasi Gojek lebih tinggi.

3.2 Karakteristik Pengemudi Ojek Online Sebelum Pandemi dan Selama Pandemi Covid-19

Tabel 8. Lama Bekerja Pengemudi Ojek Online

Lama Bekerja	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase(%)
< 1	16	16%	24	24%
2-3	76	76%	69	69%
>4	8	8%	7	7%
Jumlah Total	100	100%	100	100%
Rata-rata	2,85 Tahun		2,48 Tahun	

Berdasarkan Tabel 8 persentase terbanyak lama bekerja menjadi pengemudi ojek online antara 2-3 tahun untuk Kota Semarang dengan persentase 76% dan untuk Kota Yogyakarta 69%. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa Sebagian besar pengemudi ojek online sudah bekerja dalam waktu yang cukup lama dengan jangka waktu antara tahun 2018-2020. Hasil dari rata-rata lama bekerja untuk Kota Semarang lebih tinggi dengan jumlah rata-rata 2.85 tahun, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih sedikit dengan jumlah rata-rata 2,48 tahun, hal ini dikarenakan karena pengemudi ojek online di Kota Semarang lebih awal dalam memulai menjadi pengemudi ojek online.

Tabel 9. Jumlah Orderan Sebelum Pandemi

Jumlah Orderan (kali)	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase(%)
1-10	13	13%	12	12%
11-20	69	69%	73	73%
21-30	18	18%	15	15%
Jumlah Total	100	100%	100	100%
Rata-rata	17,14 orang		16,59 orang	

Berdasarkan tabel 9 jumlah orderan sebelum pandemi paling banyak di kota Semarang dalam satu hari antara 11-20 orderan dengan persentase 69%, sedangkan untuk kota Yogyakarta dengan jumlah orderan sebelum pandemi paling banyak

antara 11-20 dengan persentase 73%. Hasil dari rata-rata jumlah orderan yang didapatkan sebelum adanya pandemi untuk Kota Semarang lebih tinggi dengan jumlah rata-rata 17,14 orang, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih sedikit dengan jumlah rata-rata 16,59 orang, hal ini dikarenakan karena jumlah penduduk di Kota Semarang sebanyak 924.182 jiwa lebih besar dibandingkan Kota Yogyakarta sehingga kebutuhan akan transportasi umum lebih tinggi di Kota Semarang.

Tabel 10. Jumlah Orderan Selama Pandemi

Jumlah Orderan (kali)	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
1-10	37	37%	46	46%
11-20	63	63%	54	54%
21-30	0	0	0	0
Jumlah Total	100	100%	100	100%
Rata-rata	11,91 orang		11,86 orang	

Berdasarkan tabel 10 jumlah orderan selama pandemi paling banyak di kota Semarang dalam satu hari antara 11-20 orderan dengan persentase 63%, sedangkan untuk kota Yogyakarta paling banyak orderan selama pandemi antar 11-20 dengan persentase 54%. Hasil dari rata-rata jumlah orderan yang didapatkan selama adanya pandemi untuk Kota Semarang sedikit lebih tinggi dengan jumlah rata-rata 11,91 orang, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih sedikit dengan jumlah rata-rata 11,86 orang. Adanya pandemi menyebabkan berkurangnya jumlah orderan dari sebelum adanya pandemi, dan Kota Semarang cukup tinggi dalam penurunan jumlah orderan.

Tabel 11. Waktu Orderan Sebelum Pandemi

Waktu Orderan	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase(%)
Pagi	33	33%	39	39%
Siang	42	42%	27	27%
Sore	19	19%	19	19%
Malam	6	6%	15	15%
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan tabel 11 menunjukkan bahwa waktu orderan yang pengemudi ojek online dapat paling banyak sebelum pandemi pada waktu siang hari untuk Kota Semarang sebanyak 42 orderan dengan persentase 42%, sedangkan untuk

kotaYogyakarta paling banyak mendapatkan orderan pada waktu pagi hari sebanyak 39 orderan dengan persentase sebesar 39%.

Tabel 12. Waktu Orderan Selama Pandemi

Waktu Orderan	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase (%)
Pagi	5	5%	6	6%
Siang	8	8%	12	12%
Sore	18	18%	16	16%
Malam	69	69%	66	66%
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan tabel 12 menunjukkan bahwa orderan pengemudi ojek online selama pandemi paling banyak pada waktu malam hari untuk Kota Semarang yang berjumlah 69 orderan dengan persentase 69%, sedangkan untuk Kota Yogyakarta dengan jumlah orderan paling banyak pada waktu malam hari berjumlah sebanyak 66 orderan dengan persentase 66%.

Tabel 13. Jenis Orderan Sebelum Pandemi

Jenis Orderan	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
Menghantar Makanan	8	8%	16	16%
Menghantar barang	3	3%	3	3%
Menghantar Penumpang	89	89%	81	81%
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan tabel 13 menunjukkan bahwasannya untuk jenis orderan paling dominan sebelum pandemi yaitu menghantar penumpang dengan jumlah untuk Kota Semarang sebanyak 89 dengan persentase 89%, sedangkan untuk Kota Yogyakarta paling dominan adalah menghantar penumpang sebanyak 81 orderan dengan persentase 81%.

Tabel 14. Jenis Orderan Selama Pandemi

Jenis Orderan	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase(%)
Menghantar Makanan	85	85%	81	81%
Menghantar barang	13	13%	17	17%
Menghantar Penumpang	2	2%	2	2%
Jumlah Total	100	100%	100	100%

Berdasarkan tabel 14 menunjukkan bahawasannya selama pandemi berlangsung untuk orderan paling dominan yang didapat oleh pengemudi ojek

online Kota Semarang adalah menghantar makanan yang berjumlah 85 orderan dengan persentase 85%, begitupun untuk Kota Yogyakarta yaitu jumlah orderan menghantar makanan yang berjumlah 81 orderan dengan jumlah persentase 81%.

Tabel 15. Waktu Bekerja Sebelum Pandemi

Waktu Bekerja	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase(%)
1-4 Jam	7	7%	16	16%
5-8 Jam	52	52%	53	53%
9-12 Jam	41	41%	31	31%
Jumlah Total	100	100%	100	100%
Rata-rata	7,92 jam		7,28 jam	

Berdasarkan tabel 14 menunjukkan bahwa rata-rata para pengemudi ojek online bekerja dalam seharinya sebelum pandemi dengan lama waktu 5-8 jam untuk Kota Semarang dengan persentase 52%, adapun untuk Kota Yogyakarta dengan waktu paling banyak juga berkisar 5-8 jam perhari dengan jumlah persentase 53%. Hasil dari rata-rata waktu bekerja dalam sehari sebelum adanya pandemi yang didapatkan untuk Kota Semarang lebih tinggi dengan jumlah rata- rata 7,92 jam, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih sedikit dengan jumlah rata-rata 7,28 jam, hal ini dikarenakan karena faktor konsumtif untuk Kota Semarang lebih tinggi dibandingkan Kota Yogyakarta maka untuk dapat memenuhi kebutuhannya para pengemudi ojek online memerlukan waktu bekerja yang lebih tinggi.

Tabel 16. Waktu Bekerja Selama Pandemi

Waktu Bekerja	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase(%)
1-4 Jam	6	6%	9	9%
5-8 Jam	57	57%	34	34%
9-12 Jam	37	37%	57	57%
Jumlah Total	100	100%	100	100%
Rata-rata	8,18 jam		8,51 jam	

Berdasarkan tabel 16 tersebut menunjukkan bahwasannya banyak sekali lama waktu para pengemudi ojek online untuk bekerja selama pandemi sebanyak 5-8 jam untuk Kota Semarang dalam jumlah persentase sebanyak 57%, adapun untuk Kota Yogyakarta waktu terbanyak dalam bekerja mengemudi ojek online berkisar antara

9-12 jam perharinya dengan persentase yang terkumpul sebanyak 57%. Hasil dari rata-rata waktu bekerja dalam sehari sebelum adanya pandemi yang didapatkan untuk Kota Semarang lebih rendah dengan jumlah rata-rata 8,18 jam, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih tinggi dengan jumlah rata-rata 8,51 jam, hal ini dikarenakan karena peraturan protokol kesehatan yang ada di Kota Yogyakarta lebih sedikit longgar dibandingkan Kota Semarang sehingga para pengemudi ojek online memiliki waktu bekerja lebih banyak dibanding Kota Semarang.

Tabel 17. Pendapatan Pengemudi Ojek Online Sebelum Pandemi

Pendapatan Pengemudi Ojek Online	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase(%)
Rp. 500.000 –Rp. 1.500.000	19	19%	23	23%
Rp. 2.600.000 –Rp 3.500.000	26	26%	22	22%
>Rp 3.600.000	16	16%	16	16%
Jumlah Total	100	100%	100	100%
Rata-rata	Rp. 2.468.000/1bln		Rp. 2.371.000/1bln	

Berdasarkan Tabel 17 tersebut menunjukkan bahwa jumlah pendapatan pengemudi ojek online selama sebelum masa pandemi covid-19 menunjukkan bahwa pendapatan paling banyak berkisar antara Rp.1.600.000 – Rp. 2.500.000 dengan jumlah persentase 39% untuk Kota Semarang dan dengan pendapatan yang sama juga untuk Kota Yogyakarta. Hasil dari rata-rata waktu bekerja dalam satu bulan sebelum adanya pandemi yang didapatkan untuk Kota Semarang lebih tinggi dengan jumlah rata-rata Rp. 2.468.000, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih sedikit dengan jumlah rata-rata Rp.2.371.000, hal ini dikarenakan karena jumlah orderan dan kebutuhan konsumtif Kota Semarang lebih tinggi dibandingkan Kota Yogyakarta.

Tabel 18. Pendapatan Pengemudi Ojek Online Selama Pandemi

Pendapatan Pengemudi Ojek Online	Kota Semarang		Kota Yogyakarta	
	Frekuensi	Persentase(%)	Frekuensi	Persentase(%)
Rp. 500.000 –Rp. 1.500.000	85	85%	80	80%
Rp. 1.600.000 – Rp. 2.500.000	14	14%	20	20%
Rp. 2.600.000 – Rp 3.500.000	1	1%	0	0
>Rp 3.600.000	0	0	0	0
Jumlah Total	100	100%	100	100%
Rata-rata	Rp. 1.115.500/bln		Rp. 1.190.500/bln	

Berdasarkan Tabel 18 tersebut menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi

ojek online selama pandemi mengalami penurunan yang sangat drastis, dari tabel tersebut menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi ojek online dalam satu bulan berkisar antara 500.000 sampai dengan 1.500.000 dengan persentase Kota Semarang sebanyak 85% dan Kota Yogyakarta sebanyak 80%. Hasil dari rata-rata waktu bekerja dalam satu bulan selama adanya pandemi yang didapatkan untuk Kota Semarang lebih rendah dengan jumlah rata-rata Rp. 1.115.500, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih banyak dengan jumlah rata-rata Rp. 1.190.000, hal ini dikarenakan karena lama jam bekerja pengemudi ojek online di Kota Semarang lebih banyak akibat dari kelonggaran protokol kesehatan dibandingkan Kota Yogyakarta yang memiliki protokol kesehatan yang lebih ketat.

3.3 Strategi Yang Digunakan Pengemudi Ojek Online Dalam Menghadapi Pandemic Covid 19

Berdasarkan strategi yang digunakan oleh pengemudi ojek online dalam menghadapi berlangsungnya pandemic Covid 19 untuk menjaga pendapatan keseharian dan kebutuhan setiap harinya dalam keberlangsungan hidup para pengemudi ojek Online melakukan beberapa strategi, strategi yang pertama adalah dengan menambah jam kerja untuk Kota Semarang para pengemudi ojek Online menambah 2 jam perminggunya dan untuk Kota Yogyakarta menambah 9 jam perminggu, dikarenakan jumlah peminat orderan untuk pengemudi ojek online pada saat berlangsungnya pandemic berkurang drastis. Strategi yang kedua adalah dengan menerapkan pekerjaan sampingan, berlangsungnya pandemic sangat berpengaruh besar bagi para pengemudi ojek Online, dikarenakan beberapa factor yang menyebabkan turunnya jumlah orderan, oleh karena itu para pengemudi ojek Online melakukan pekerjaan sampingan untuk memenuhi kebutuhan setiap harinya, pekerjaan sampingan yang diambil oleh para pengemudi seperti membuka warung makan, beranjak memulai berjualan Online Shop dan juga ada yang beralih dalam bidang pertanian. Strategi yang ketiga adalah dengan mengganti jenis orderan yang pada awalnya sebelum pandemic banyak jenis orderan pagi atau siang hari untuk menghantarkan penumpang digantikan dengan memperbanyak mengambil jenis orderan menghantarkan makanan di waktu sore

dan malam hari, mengganti jenis orderan dikarenakan adanya pembatasan mobilitas dari pemerintah untuk setiap warga supaya mencegah perluasan Covid.

3.4 Analisis dan Pembahasan Karakteristik Responden

Karakteristik suatu ciri alami yang terdapat pada diri seseorang yang menunjukkan perbedaan antara 1 (orang) dengan 1 orang lainnya. Karakteristik responden yang bekerja menjadi pengemudi ojek online yang berada di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta sangatlah berbeda dalam karakteristiknya.

Jenis kelamin adalah ciri yang memberikan perbedaan baik laki-laki maupun perempuan. Jenis kelamin merupakan salah satu faktor yang masuk kedalam kualifikasi mencari pekerjaan. Rata-rata jenis kelamin laki-laki lebih mendominasi yang dicari untuk suatu pekerjaan tertentu, namun juga terdapat beberapa pekerjaan tertentu yang lebih banyak didominasi jenis kelamin perempuan. Pengemudi ojek online di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta berjenis kelamin laki-laki dan perempuan, untuk mayoritas kedua kota tersebut didominasi oleh pengemudi ojek online yang berjenis kelamin laki-laki. Penyebab sedikitnya pengemudi ojek online yang berjenis kelamin perempuan dikarenakan penduduk berjenis kelamin perempuan lebih memilih bekerja di pabrik ataupun menjadi ibu rumah tangga, sedangkan penyebab banyaknya pengemudi ojek online berjenis kelamin laki-laki dikarenakan sulitnya mencari pekerjaan sehingga memilih untuk menjadi pengemudi ojek online.

Usia adalah salah satu faktor yang paling berpengaruh terhadap responden dalam hal mencari pekerjaan. Usia responden yang bekerja sebagai pengemudi ojek online di Kota Semarang maupun Kota Yogyakarta paling tinggi berkisar antara 20-30 tahun. Usia tersebut masih digolongkan usia muda, dikarenakan pada usia tersebut rata-rata seseorang yang baru menyelesaikan bangku pendidikan sekolah menengah atas maupun perguruan tinggi. Usia tersebut tergolong kedalam usia produktif, dikarenakan pada usia tersebut masih dalam semangat bekerja sehingga dapat bekerja dengan maksimal.

Status adalah data diri yang dimiliki oleh responden yang bekerja sebagai pengemudi ojek online di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta, dimana status tersebut dibagi menjadi belum menikah, menikah, dan duda atau janda. Responden

yang bekerja menjadi pengemudi ojek online di Kota Semarang maupun Kota Yogyakarta didominasi responden dengan status belum menikah. Data tersebut disebabkan sulitnya mencari pekerjaan setelah lulus sekolah menengah atas maupun perguruan tinggi, sehingga para responden enggan menikah dikarenakan belum adanya pekerjaan yang tetap. Responden dengan status sudah menikah untuk mencukupi kebutuhan ekonomi keluarganya dengan mencari pekerjaan sampingan. Sebelum adanya pandemi Kota Semarang lebih banyak menerima orderan, akan tetapi pada saat pandemi jumlah orderan menunjukkan hasil yang tidak berbeda jauh baik dari dua kota tersebut, dikarenakan pandemi covid memengaruhi segala aspek kehidupan masyarakat tidak terkecuali penurunan jumlah orderan ojek online.

Pekerjaan utama adalah profesi pokok responden untuk memenuhi kebutuhan hidupnya maupun kebutuhan ekonomi keluarganya. Pekerjaan pokok responden sangat dipengaruhi sedikitnya lapangan pekerjaan. Pekerjaan utama responden di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta didominasi dengan pekerjaan sebagai pengemudi ojek online, karena sulitnya mencari pekerjaan tetap sehingga para responden memilih sebagai pengemudi ojek online dikarenakan untuk menjadi pengemudi ojek online tidak membutuhkan banyak persyaratan, dengan adanya pandemi Covid-19 menambah sulitnya mencari pekerjaan tetap dikarenakan banyak perusahaan yang melakukan PHK (Pemutusan Hak Kerja).

Jenis aplikasi transportasi online adalah aplikasi dimana para pengguna memilih jasa aplikasi yang ingin digunakan, dalam penelitian ini terdapat dua jenis aplikasi transportasi yang dipilih yaitu Grab dan Gojek, dimana aplikasi tersebut yang paling banyak digunakan di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta. Jenis aplikasi transportasi ojek Online di Kota Semarang maupun Kota Yogyakarta didominasi oleh Go-Jek, dikarenakan aplikasi tersebut lebih familier untuk masyarakat Semarang maupun Yogyakarta. Aplikasi Go-Jek lebih diminati dikarenakan menawarkan fitur-fitur yang lebih lengkap dan menarik sehingga masyarakat lebih memilih aplikasi Go-Jek.

5.2 Analisis Perbedaan Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pengemudi Ojek Online di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta

Dampak pandemi terhadap pengemudi ojek online merupakan suatu hal yang dialami atau yang ditanggung pengemudi ojek online selama pandemi covid-19. Jumlah orderan selama pandemi covid-19 Kota Semarang dan Kota Yogyakarta mengalami penurunan yang cukup signifikan. Karena adanya berbagai macam hal, antara lain adanya peraturan dari pemerintah mengenai protokol kesehatan yang tidak membolehkan masyarakat melakukan mobilisasi selama pandemi covid-19 untuk menekan banyaknya jumlah penyebaran virus, sehingga dengan adanya peraturan tersebut menyebabkan jumlah orderan dari ojek online untuk Kota Semarang dan Kota Yogyakarta mengalami grafik penurunan yang signifikan, akan tetapi untuk Kota Semarang lebih tinggi dalam jumlah orderan dikarenakan untuk segi protokol kesehatan di Kota Semarang lebih rendah atau lebih longgar dibandingkan dengan Kota Yogyakarta.

Jenis orderan selama pandemi covid-19 mengalami perubahan jenis pemesanan di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta, sebelum pandemi covid-19 untuk Kota Semarang maupun Kota Yogyakarta sama-sama menerima orderan paling banyak dalam jenis menghantarkan penumpang, dikarenakan belum tersebarnya virus covid-19 sehingga belum diterapkannya peraturan mengenai protokol kesehatan. Selama pandemi covid-19 jenis orderan paling banyak di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta yaitu menghantarkan makanan karena adanya penerapan peraturan protokol kesehatan yang melarang pengemudi ojek online untuk menerima orderan menghantar orang.

Waktu orderan selama pandemi covid-19 mengalami perubahan waktu dalam pemesanan ojek online di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta, sebelum pandemi covid-19 untuk Kota Semarang maupun Kota Yogyakarta sama-sama dalam waktu pagi dan siang hari dikarenakan waktu tersebut merupakan waktu sibuk masyarakat dalam memulai aktivitas keseharian. Selama pandemi berlangsung untuk kedua kota tersebut juga memiliki kesamaan dalam hal waktu penerimaan orderan yaitu pada malam hari dikarenakan kebutuhan dalam jenis orderan pengiriman barang dan pemesanan makanan. Selisih waktu

orderansebelum pandemi dan sesudah pandemi sebesar 0,59 dengan Kota Yogyakarta lebih tinggi pada saat pandemi.

Lama waktu bekerja pengemudi ojek online selama pandemi covid-19 di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta mengalami perubahan waktu antara sebelum pandemi dan sesudah atau selama pandemi covid-19. Sebelum pandemi covid-19 untuk dua kota tersebut berada dalam jumlah lama waktu yang sama dengan rata-rata 5-8 jam per-harinya, dikarenakan waktu tersebut merupakan standart waktu operasional pengemudi ojek online setiap harinya secara maksimal. Selama pandemi covid-19 jumlah lama waktu bekerja di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta mengalami perbedaan, untuk Kota Semarang paling banyak dalam jumlah waktu 5-8 jam per-harinya, sedangkan untuk Kota Yogyakarta paling banyak dalam jumlah waktu 9-12 jam per-harinya, hal tersebut dikarenakan tuntutan penghasilan pengemudi ojek online selama pandemi covid-19 mengalami penurunan disebabkan berkurangnya jumlah orderan dan adanya pemberlakuan pembatasan keluar rumah. Rata-rata lama bekerja untuk Kota Semarang 2,85 tahun lebih tinggi dibandingkan dengan rata-rata Kota Yogyakarta sebanyak 2,48 tahun.

Pendapatan pengemudi ojek online selama pandemi covid-19 di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta mengalami penurunan pendapatan. Sebelum pandemi covid-19 di Kota Semarang maupun Kota Yogyakarta rata-rata pada kisaran Rp. 1.600.000 –Rp. 2.500.000, besar pendapatan tersebut merupakan rata-rata pendapatan yang bisa diperoleh pengemudi ojek online selama 1 bulan. Selama pandemi covid-19 dua kota tersebut mengalami penurunan pendapatan dikarenakan menurunnya jumlah orderan selama covid-19 serta lama waktu bekerja sehingga menurunkan jumlah pendapatan pengemudi ojek online di Kota Semarang maupun Kota Yogyakarta. Rata-rata waktu bekerja dalam satu bulan sebelum adanya pandemi yang didapatkan untuk Kota Semarang lebih tinggi dengan jumlah rata-rata Rp. 2.468.000, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih sedikit dengan jumlah rata-rata Rp.2.371.000, hal ini dikarenakan karena jumlah orderan dan kebutuhan konsumtif Kota Semarang lebih tinggi dibandingkan Kota Yogyakarta.

5.3 Analisis Perbedaan Strategi Bertahan Selama Pandemi Covid-19 Antara Pengemudi Ojek Online Kota Semarang dan Kota Yogyakarta

Strategi bertahan selama pandemi covid-19 merupakan cara yang ditempuh oleh pengemudi ojek online untuk bertahan selama menghadapi pandemi covid-19, karena pandemi covid-19 mempengaruhi berbagai aspek kehidupan yang berdampak negatif terhadap pengemudi ojek online, sehingga perlu adanya pemikiran strategi untuk keluar dari tekanan ancaman atau pengaruh yang disebabkan pandemi covid-19.

Strategi yang paling efektif digunakan dalam menghadapi pandemi covid-19 yang pertama merubah waktu jam kerja dikarenakan selama pandemi covid-19 paling ramai antara sekitar sore sampai dengan malam. Karena itu para pengemudi ojek online disarankan untuk mengambil jam operasional diantara jam tersebut untuk meningkatkan efektifitas dan jumlah orderan selama pandemi covid-19.

Strategi yang kedua dalam menghadapi pandemi covid-19 dengan menambah waktu jam kerja, untuk meningkatkan jumlah orderan dikarenakan selama pandemi covid-19 jumlah orderan mengalami penurunan yang signifikan. Dengan ditambahnya jumlah jam kerja pengemudi ojek online diharapkan bisa setidaknya menyamai penghasilan yang diperoleh pengemudi ojek online sebelum pandemi covid-19.

Strategi yang ketiga dalam menghadapi pandemi covid-19 adalah dengan mencari pekerjaan sampingan dan membuka usaha baru, dengan kedua strategi tersebut diharapkan bisa mencukupi kebutuhan ekonomi yang diperlukan pengemudi ojek online selama pandemi covid-19. Karena selama pandemi covid-19 pengemudi ojek online mengalami penurunan pendapatan, sehingga diperlukannya penghasilan tambahan untuk menutupi kebutuhannya. Diharapkan ketiga strategi tersebut bisa diterapkan sehingga dapat meminimalisasi dampak covid-19 terhadap pengemudi ojek online di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta, dikarenakan kedua kota tersebut memiliki keadaan sosial ekonomi yang hampir sama sehingga strategi yang diperlukan tidak jauh berbeda.

4. PENUTUP

Berdasarkan tujuan dalam penelitian yang telah dibahas dalam pembahasan dan analisis, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

- a. Karakteristik responden sebagai pengemudi ojek online untuk Kota Semarang dan Kota Yogyakarta jika dilihat dari persentase yaitu 97% sebagian besar berjenis kelamin laki-laki dan 3% berjenis kelamin perempuan. Sedangkan untuk rata-rata usia responden yaitu berusia 20 sampai 30 tahun.
- b. Dampak pandemi covid-19 terhadap pengemudi ojek online di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta tidak memiliki perbedaan yang signifikan disebabkan adanya penerapan peraturan protokol kesehatan, sehingga berdampak pada jumlah orderan, jenis orderan, waktu orderan, lama waktu bekerja pengemudi ojek online dan pendapatan pengemudi ojek online. Dampak pandemi covid-19 terhadap pengemudi ojek online di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta tidak memiliki perbedaan yang signifikan disebabkan adanya penerapan peraturan protokol kesehatan, sehingga berdampak pada jumlah orderan yang memiliki selisih pada saat pandemi 11.91 dan pada waktu sebelum pandemi 17,14 dengan demikian memiliki selisih nilai 5,23, jenis orderan sebelum pandemi rata-rata didominasi oleh mnghantar penumpang dengan jumlah persentase 89% sedangkan selama pandemi didominasi oleh jenis orderan menghantar makanan dengan persentase 85%, Selisih waktu orderan sebelum pandemi dan sesudah pandemi sebesar 0,59 dengan Kota Yogyakarta lebih tinggi pada saat pandemi, rata-rata lama bekerja untuk Kota Semarang 2,85 tahun lebih tinggi dibandingkan dengan rata-rata Kota Yogyakarta sebanyak 2,48 tahun.pengemudi ojek online dan rata-rata waktu bekerja sebelum adanya pandemi untuk Kota Semarang lebih tinggi dengan jumlah rata-rata Rp. 2.468.000, sedangkan untuk hasil rata-rata Kota Yogyakarta lebih sedikit dengan jumlah rata-rata Rp.2.371.000.
- c. Strategi bertahan selama pandemi Covid-19 antara pengemudi ojek online Kota Semarang dan Kota Yogyakarta memiliki strategi yang sama antara lain, yang pertama merubah waktu jam kerja pengemudi ojek online, yang kedua

menambah jam waktu kerja pengemudi ojek online, dan yang ketiga adalah mencari pekerjaan sampingan dan membuka usaha.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditia, D., Nasution, D., Sains, F. S., Pembangunan, U., Budi, P., & Utara, U. S. (2020). Aditia, 2020. DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PEREKONOMIAN INDONESIA. *Jurnal Benefita*, 5(2), 212–224.
- Anteng Ambarwati. (2018). GAMBARAN TINGKAT KELELAHAN KERJA PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI WILAYAH TEMBALANG, SEMARANG. In *Director* (Vol. 15, Issue 40).
- Banten, D. I. P. (n.d.). *Artikel ilmiah hasil kkn di provinsi banten*. 1–9.
- Budastra, I. K. (2020). Socio-Economic Impacts of Covid-19 and Potential Programs for Mitigation : a Case Study in Lombok Barat District. *Jurnal Agrimansion*, 20(1), 48–57.
- 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>
- Geistiar Yoga Pratama*, S. A. (2016). Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. *Diponegoro Law Review*, 5(3), 1–19.
- García Reyes, L. E. (2013). Kesejahteraan Masyarakat. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- Hendrawati, F., Amaliah, F., & Septiadi, M. G. S. (n.d.). *Review Literatur : COVID-19 pada Hewan*. 60–66.
- Kadek, N., Dewi, S., & Maret, U. S. (2020). TREN JASA TRANSPORTASI ONLINE DI KALANGAN MAHASISWA PERGURUAN *Diajukan sebagai*
untuk Memenuhi Salah Satu Penelaian Ujian Akhir Semester Satu MataKuliah Bahasa Indonesia Program Studi Ekonomi Pembangunan Dosen Pembimbing : Memet Sudaryanto , S . Pd ., M . December 2019.
- Khaeruman, B., Nur, S., & Rodliyana, D. (2019). PANDEMI COVID-19 DAN KONDISI DARURAT : *Kajian Hadis Tematik*.

- Moudy, J., & Syakurah, R. A. (2020). Pengetahuan terkait usaha pencegahan Coronavirus Disease (COVID-19) di Indonesia. *Higeia Journal of Public Health Research and Development*, 4(3), 333–346.
- Purba, R. B., Lubis, T. M., & Sunarmi. (2017). *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online yang Mengalami Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang perlindungan konsumen chapter II*.
<http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/65155>
- Razi, M. (2014). *Peranan Transportasi Dalam Perkembangan Suatu Wilayah*.
<http://s3.amazonaws.com>
- Razi, M. (2014). *Peranan Transportasi Dalam Perkembangan Suatu Wilayah*.
<http://s3.amazonaws.com>
- Setiawan, A. R. (2020). Lembar Kegiatan Literasi Saintifik untuk Pembelajaran Jarak Jauh Topik Penyakit Coronavirus 2019 (COVID-19). *Edukatif: Jurnal Ilmu Pendidikan*, 2(1), 28–37.
<https://doi.org/10.31004/edukatif.v2i1.80>
- Tim Kerja Kementerian Dalam Negeri. (2020). Pedoman Umum Menghadapi Pandemi Covid-19 Bagi Pemerintah Daerah : Pencegahan, Pengendalian, Diagnosis dan Manajemen. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Wahyuni, Nur Aprilia. (2013). *Preferensi Pengguna Moda Transportasi Kereta Api Dhoho Trayek Blitar – Surabaya*. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.