

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Diferensiasi area sangat erat kaitannya dengan perbedaan corak antara wilayah di permukaan bumi. Konsep Diferensiasi area ini berguna untuk mengetahui perbedaan gejala geografi antara wilayah yang satu dengan yang lain di permukaan bumi. Dalam konsep geografi diferensiasi area (*areal differentiation*), merupakan pandangan bahwa interaksi antara wilayah akan berkembang dikarenakan pada hakikatnya suatu wilayah memiliki perbedaan dengan wilayah lain, dikarenakan adanya permintaan dan penawaran antar wilayah tersebut (Bintaro, 2015).

Transportasi di Indonesia merupakan salah satu penunjang dalam kehidupan setiap harinya masyarakat, baik di pedesaan maupun di perkotaan. Transportasi dapat mempermudah untuk menuju ke suatu tempat yang akan dituju dengan waktu yang lebih cepat. Perkembangan transportasi di Indonesia dari masa ke masa terus mengalami modernisasi, bahkan terus berevolusi secara sedikit demi sedikit. Dulu moda transportasi dibantu dengan pemanfaatan hewan untuk perjalanan di darat dan penggunaan rakit untuk perjalanan yang melintasi 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, jalur laut, dan jalur udara (Triastuti, 2017).

Kota Semarang merupakan ibukota Provinsi Jawa Tengah sebagai salah satu kota paling berkembang di Pulau Jawa, sekaligus juga dikenal sebagai kota metropolitan terbesar kelima di Indonesia setelah Jakarta, Surabaya, Bandung, dan Medan. Kota Semarang terus akan berkembang, selain sebagai kota perdagangan juga akan menjadi kota pariwisata. Perkembangan menjadi kota jasa itu akan ditunjang sarana transportasi udara dengan Bandara Ahmad Yani yang ditingkatkan statusnya menjadi Bandara Internasional, maupun transportasi darat berupa Kereta Api (KA) dan bus dengan berbagai jurusan (Hartono K dan Wiyono, 1984).

Kota Yogyakarta dikenal sebagai kota pariwisata dimana sangat pantas untuk menyandang predikat kota wisata terbesar kedua setelah Pulau Bali. Kota Yogyakarta sangat didukung sarana dan prasarana pariwisata yang sangat lengkap dan jumlah yang mencukupi. Kota Yogyakarta juga dikenal sebagai kota budaya. Kota Yogyakarta sebagai pusat kebudayaan Jawa dengan tradisi suku Jawa yang kuat dengan adanya Kasultanan Kraton Yogyakarta dan Puro Paku Alaman sebagai salah satu pusat budaya Jawa. Juga terdapat situs budaya agama Hindu pada zamandahulu, seperti situs agama Hindu di Candi Sewu, Candi Boko dan Candi Prambanan di Sleman. Masyarakat lokal yang masih menjunjung dan mempertahankan tradisi yang kuat. Kota Yogyakarta selain dikenal sebagai kota pariwisata dan kota budaya, juga dikenal sebagai

kota pelajar. Kota Yogyakarta dikenal sebagai kota pelajar dikarenakan, memiliki universitas terkenal bertaraf internasional terbaik seperti universitas Gajah Mada dan Universitas Negeri Yogyakarta, di kota Jogjakarta juga memiliki puluhan perguruan tinggi dan sekolah tinggi negeri dan ratusan perguruan tinggi swasta. Banyak pelajar dari luar kota Jogja datang untuk menuntut ilmu di kota Pelajar di kota Jogja (Abdurrahman Surjomihardjo, 2000).

Kota Semarang dan Kota Yogyakarta dipilih sebagai tempat penelitian dikarenakan keduanya merupakan Ibukota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan Ibukota Provinsi Jawa Tengah. Kedua wilayah tersebut sama-sama terletak di Pulau Jawa, selain itu kedua kota tersebut memiliki kesamaan pada keadaan sosioekonomi masyarakat. Kota Yogyakarta memiliki luas 32,5 kilometer persegi dengan jumlah penduduk sebanyak 435.936 jiwa, sedangkan untuk Kota Semarang memiliki luas wilayah sebesar 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 digunakan masyarakat untuk saat ini berupa transportasi online yang sangat mudah diakses oleh masyarakat terutama bagi para pelajar dan para pekerja (Siahaan, 2018).

Pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat atau yang lebih

dikenal dengan PPKM pada Kota Semarang dan Kota Yogyakarta pada saat dilakukan penelitian adalah dengan level PPKM ke 2 (dua), berarti bahwa angka kasus Covid 19 pada daerah tersebut antara 20 dan kurang dari 50 orang per 100 ribu penduduk per-minggu. PPKM dengan level 2 menandakan bahwa wilayah tersebut sudah mulai menunjukkan bahwasannya perkembangan penyebaran virus sudah luas, dengan adanya PPKM level 2 ini pemerintah menerapkan beberapa peraturan untuk seluruh masyarakatnya, antara lain pembelajaran tatap muka dibatasi dengan kapasitas hanya 50%, kegiatan ditempat umum harus menggunakan aplikasi peduli lindungi untuk skrining tubuh, transportasi sudah beroperasi dengan mengatur kapasitas dan jam operasional, dan transportasi ojek online tetap diizinkan berjalan dengan syarat menerapkan protokol kesehatan dengan ketat baik dari penggunaan masker maupun dari penggunaan jarak antara pengemudi dengan penumpangnya.

Hirarki atau tingkatan wilayah yang paling sering menggunakan transportasi ojek online di Kota Semarang adalah wilayah bagian tengah. Hal ini disebabkan karena wilayah tersebut adalah wilayah yang 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 sudah sangat pesat. Teknologi yang adadan berkembang di zaman modern sekarang ini sudah sangat pesat dan memiliki teknologi yang bagus. Melalui teknologi yang tersedia sekarang mendapatkan beberapa manfaat, seperti dapat pergi ke suatu tempat yang diinginkan tanpa harus menggunakan kendaraan sendiri karena masalah kemacetan dan mencegat ojek . Di era perkembangan teknologi sejauh ini, segala sesuatu hal yang ingin diakses tempat tertentu dapat ditempuh dengan waktu yang sangat singkat serta kendaraan yang memadai. Setiap masyarakat pasti membutuhkan transportasi guna mengakses tempat tertentu, oleh karena itu muncul beberapa pengembangan teknologi dalam transportasi, antara lain Gojek dan Grab (Barthos, 1990).

Gojek mulai dirintis pertama kali pada tahun 2011 oleh Nadiem Makarim. GoJek Pada prinsipnya, aplikasi GoJek bekerja dengan mempertemukan permintaan angkutan ojek dari penumpang dengan jasa tukang ojek yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut. Cukup dengan mengunduh aplikasinya dari

Google Play Store, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan dicapai. Selain jasa

angkutan penumpang, ada juga layanan antar barang (kurir) dan belanja. Grab didirikan oleh Hook Ling Tan dan Anthony Tan asal Malaysia. Tahun 2018 akhir, Grab telah mengembangkan bisnis hampir di negara-negara kawasan Asia Tenggara. Grab memiliki salah satu layanan ojek online berupa Grabbike. Grabbike Hampir mirip dengan GoJek, Saat ini, Grabbike telah beroperasi di 3 kota di kawasan Asia Tenggara yang mengalami persoalan kemacetan (None, 2019).

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

Tabel 1. 1 Jumlah Penduduk di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta Tahun2020

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

Sumber: BPS Tahun 2020

Tabel 1. 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	9.051.000 jiwa

Sumber: www.transonlinewatch.com, 2021

Berdasarkan Tabel 1.1 dan 1 . 2 Menunjukkan bahwa pengguna ojek *online* dilihat dari segi jumlah kelamin pengguna yang paling banyak menggunakan jasa ojek *online* berjenis kelamin perempuan. Hal ini berdasarkan hasil survey oleh Pusat Kajian Komunikasi, Departemen Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia (Puskakom UI) tahun2014. Dilihat dari segi usia secara menyeluruh konsumen Go-Jek paling tinggi berkisar umur 20 tahunan dengan persentase 56%, di

posisi kedua dengan umur 30 tahun sebesar 28%, untuk umur yang kurang dari 20 tahun dan yang berkisar pada 40 tahun memiliki persentase yang sama yaitu 7%.

Sementara pengelompokan dari jenis kelamin konsumen, pengguna Go-Jek mayoritas dari perempuan dengan mendominasi 69% dan laki-laki 31%. Melihat hasil tersebut, dikatakan Peneliti Utama Puskakom UI Alfindra Primaldhi, transportasi online mempunyai keunggulan dalam sisi kenyamanan dan keamanan. Sedangkan untuk pengelompokan tingkat pendidikan konsumen, 54% merupakan lulusan S1, SMA dengan persentase 18%, D1-D3 berpersentase 12%, S2 sebanyak 7%, dan sisanya dengan latar belakang pendidikan SD sampai SMA sederajat. Kesimpulan yang bisa didapatkan yaitu mayoritas kebanyakan yang menjadi konsumen atau pengguna Go-Jek ini adalah perempuan yang berusia antara 20-30 tahun dengan persentase 84% yang berlatar pendidikan tinggi dan berstatus single.

Gubernur Jawa Tengah telah memberikan ketetapan mengenai UMP tahun 2021. Penetapan UMP dilaksanakan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 78 Tahun 2015. Upah minimum provinsi Jawa Tengah untuk tahun 2021 ditetapkan sebesar Rp 1.798.979. Upah tersebut naik menjadi 3,27 persen dibanding UMP Tahun 2020. Gubernur Jawa Tengah menetapkan dan memutuskan upah minimum untuk 35 kabupaten/kota di Jawa Tengah melalui Surat Keputusan Gubernur Jateng Nomor 561/61 tahun 2020. Upah buruh di Jawa Tengah dengan kedudukan tertinggi masih di Kota Semarang sebesar Rp 2,302,797. Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), Sri

Sultan Hamengku Buwono X, menetapkan upah minimum kabupaten/kota (UMK) naik rata-rata menjadi 3,24 persen dengan menandatangani Surat Keputusan Gubernur Nomor 340/KEP/2020 tentang penetapan besaran UMK kabupaten/kota Tahun 2021. Jumlah UMK 2021 di Kota Yogyakarta mengalami kenaikan 3,27 persen atau sebesar Rp 65.531 dari UMK 2020 menjadi Rp 2.069.530.

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 dipandang sebagai uang bantuan lebih lanjut kepada pekerja. Terutama bantuan pembayaran kepada mereka 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 tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “Kajian Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pengemudi Ojek Online (Studi Komparasi Pada Kota Semarang dan Kota Yogyakarta)”.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi kesejahteraan pengemudi ojek *online* di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta pada masa pandemi Covid-19?
2. Apa saja faktor yang mempengaruhi perbedaan kesejahteraan pengemudi *online* di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta pada masa pandemi Covid- 19?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis perbedaan dampak pandemi *Covid-19* terhadap pengemudi ojek *online* di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta.
2. Menganalisis perbedaan strategi bertahan selama pandemi *Covid-19* antar pengemudi ojek *online* di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta.

1.4 Kegunaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas, kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Sebagai informasi dan gambaran mengenai kondisi kesejahteraan pengemudi ojek *online* di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta pada masa pandemi *Covid-19*.
2. Sebagai rekomendasi kepada perusahaan transportasi agar bekerja sama dengan pemerintah untuk menciptakan dan selalu mengembangkan alternatif solusi transportasi bagi masyarakat, baik di Kota Semarang dan Kota Yogyakarta pada masa pandemi *Covid-19*.

1.5 Telaah Pustaka

1.5.1 Geografi Transportasi

Geografi transportasi adalah cabang dari geografi ekonomi yang mempelajari tentang pergerakan-pergerakan baik itu manusia/barang/jasa yang terjadi dalam suatu ruang permukaan bumi. Transportasi didefinisikan sebagai

kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain Morlok (1978).

Kajian geografi transportasi umumnya berfokus pada jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus dan signifikansi serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan pengembangan wilayah dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas. Dalam hal ini, semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi antar wilayah juga semakin berkembang Hurst (1974).

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari sistem transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sistem, karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik (Bintarto, 1982). Interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan dari berbagai jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat Hurst (1974).

1.5.2 Transportasi Online

Transportasi online adalah transportasi yang berbasis internet dalam setiap

kegiatan transaksinya, termasuk mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap layanan jasa itu sendiri (Fidel Miro, 2012). Transportasi online merupakan suatu aplikasi tertentu, dimana konsumen memesan suatu sarana transportasi melalui sistem aplikasi di dalam smartphone. Saat konsumen melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan pengelolanya sudah langsung tersaji pada layar smartphone konsumen. Seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola sudah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi (Rustian Kamaludin, 2003). Menurut (Rustian Kamaludin, 2003) tujuan dan manfaat transportasi online sebagai berikut:

- a. Praktis dan mudah digunakan, layanan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan *android*, *ios* dan sejenisnya yang sudah menggunakan internet dan aplikasi jasa transportasi online yang ada di dalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi.
- b. Transparan, dengan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi online secara detail seperti nama driver, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.
- c. Lebih terpercaya, para pengemudi atau driver sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini berupa identitas

lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir risiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.

- d. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi, salah satu perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi.

Sedangkan untuk macam jenis transportasi online menurut jenis alat transportasinya yang umum digunakan di Indonesia dapat digolongkan menjadi:

- a. Motor

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang sering digunakan oleh berbagai kalangan untuk berpergian menuju suatu tujuan tempat, baik berada didalam dan luar kota ataupun digunakan untuk transportasi online dikarenakan keefisiensannya guna menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat dijangkau oleh transportasi lain.

- b. Mobil

Mobil adalah transportasi darat yang digerakkan oleh tenaga mesin dan beroda empat. Kendaraan darat ini umumnya menggunakan bahan bakar minyak untuk menghidupkan mesin. Alat transportasi ini memiliki kapasitas yang lebih besar daripada sepeda motor atau bajaj karena bisa menampung sekitar empat hingga delapan orang.

1.5.3 Ojek Online

Ojek online merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada smartphone yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana

pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek online ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju (Andika Wijaya, 2016). Ojek online merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek online dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Pemesanan melalui aplikasi yang sederhana membuat Ojek online diterima dengan cepat di kalangan masyarakat, serta berbagai macam pilihan layanan yang diberikan sehingga mampu memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bidang jasa (Anis Agustin, 2017). Beberapa contoh perusahaan jasa ojek online di Indonesia yaitu:

- a. Gojek mulai dirintis pertama kali pada tahun 2011 oleh Nadiem Makarim (None, 2019). GoJek Pada prinsipnya, aplikasi GoJek bekerja dengan mempertemukan permintaan angkutan ojek dari penumpang dengan jasa tukang ojek yang beroperasi di sekitar wilayah penumpang tersebut. Cukup dengan mengunduh aplikasinya dari *Google Play Store*, maka kita bisa memesan jasa layanan tersebut. Tarif angkutannya disesuaikan dengan jarak tempuh yang akan dicapai. Selain jasa angkutan penumpang, ada juga layanan antar barang (kurir) dan belanja.
- b. Grab didirikan oleh Hook Ling Tan dan Anthony Tan asal Malaysia. Tahun 2018 akhir, Grab telah mengembangkan bisnis hampir di negara-negara

kawasan Asia Tenggara (None, 2019). Grab memiliki salah satu layanan ojek online berupa Grabbike. Grabbike Hampir mirip dengan GoJek, Saat ini, Grabbike telah beroperasi di 3 kota di kawasan Asia Tenggara yang mengalami persoalan kemacetan.

Terdapat beberapa kelemahan dalam penggunaan ojek *online* menurut (Yuliantari K. SWOT, 2017), antara lain sebagai berikut:

- a. Masih terdapat pengemudi ojek *online* yang tidak mematuhi aturan dari perusahaan ojek *online*, sehingga akan berdampak negatif pada pengguna ojek *online*.
- b. Aplikasi sering mengalami eror terutama pada jam-jam sibuk Pengamanan sistem operasi android merupakan sistem yang amat mudah untuk dimodifikasi.

1.5.4 Pandemi Covid-19

Pandemi coronavirus adalah pandemi global dari penyakit coronavirus 2019 (*Covid-19*) yang disebabkan oleh akut sindrom pernafasan coronavirus 2 (*SARS-CoV-2*) (*WHO*, 2019). *Covid-19* merupakan genus coronavirus β dan memiliki karakteristik genetik yang berbeda dari *SARSr-CoV* dan *MERSr-CoV*. Salah satu karakteristik penyakit Covid-19 ini adalah mudah menular, sehingga dengan cepat bisa menjangkiti banyak orang (Tim Kerja Kementrian Dalam Negeri, 2020). *Covid-19* disebabkan oleh *SARS-COV2* yang termasuk dalam keluarga besar coronavirus (Wahyuni, 2020). Dunia telah memproklamirkan perang melawan virus Corona semenjak kemunculan pertamanya di Wuhan Provinsi Hubei Cina pada akhir 2019 (Sohrabi, et al., 2020). Menurut angka terbaru dari Organisasi Kesehatan Dunia (*WHO*), jumlah kasus *Covid-19* di seluruh dunia telah mencapai

131 juta kasus perbulan April 2021 dengan rincian 74,4 juta pasien sembuh dan 2,58 juta pasien yang meninggal, sedangkan jumlah kasus *Covid-19* di Indonesia telah mencapai 1,53 juta kasus perbulan April 2021 dengan rincian 1,38 juta pasien sembuh dan 41.669 pasien yang meninggal.

Gejala *Covid-19* umumnya berupa demam 38°C , batuk kering, dan sesak nafas serta dampak paling buruk bagi manusia ialah kematian (Johns Hopkins CSSE, 2020). Usaha yang direkomendasikan dalam mencegah penyebaran infeksi ini ialah dengan menerapkan etika batuk dan bersin, cuci tangan menggunakan sabun secara teratur, memasak daging dan telur hingga matang, serta menghindari kontak dekat dengan orang yang memiliki gejala penyakit pernapasan seperti batuk dan bersin (Kemenkes RI, 2020).

1.5.5 Dampak Pandemi Covid-19

Dampak *Covid-19* terhadap sosial ekonomi Dampak *Covid-19* Terhadap Kinerja Sektor Ekonomi Pelaksanaan protokol pencegahan dan pengendalian penyebaran *Covid-19* berpotensi menimbulkan gangguan pada rantai pasok input, operasi produksi, rantai distribusi, dan pemasaran output sehingga berdampak negatif terhadap kinerja sektor ekonomi. Sektor ekonomi terdampak pada tahap awal adalah sektor pariwisata dan sektor jasa transportasi, kemudian diikuti oleh sektor industri pengolahan, sektor perdagangan, dan sektor jasa lainnya. Adapun 10 negara di dunia yang memiliki jumlah kasus terbanyak sebagai berikut:

- a. Amerika Serikat dengan total kasus 30,7 juta
- b. Brazil dengan total kasus 13 juta
- c. India dengan total kasus 12,5 juta

- d. Prancis dengan total kasus 4,82 juta
- e. Rusia dengan total kasus 4,53 juta
- f. Britania Raya dengan total 4,36 juta
- g. Italia dengan total kasus 3,67 juta
- h. Turki dengan total kasus 3,49 juta
- i. Spanyol dengan total kasus 3,29 juta
- j. Jerman dengan total kasus 2,9 juta

Perkembangan perekonomian dewasa ini khususnya dalam memasuki akhirdari kuartal I di tahun 2020 menjadi fenomenamengerikan bagi seluruh umat manusia di dunia. Organisasi internasional bidang kesehatan yaitu *World Health Organization* menyatakan bahwa *Coronaviruses (Cov)* dapat menjangkit saluran nafas pada manusia. Virus tersebut memiliki nama ilmiah *COVID-19*. *COVID-19* dapat memberikan efek mulai dari flu yang ringan sampai kepada yang sangat serius setara atau bahkan lebih parah dari *MERS-CoV* dan *SARS-CoV* (Kirigia & Muthuri, 2020).

Dampak dari *COVID-19* tidak hanya mengganggu sektor ekspordan impor Indonesia, tetapi juga menyerang sektor perdagangan yaitu daripenerimaan pajak yang juga mengalami penurunan. Hal ini berdampaksangat serius karena dalam penerimaan pajak sektor perdagangan sangatmemiliki kontribusi besar dalam mendongkrak penerimaan negara tepatnya yaitu berada pada urutan kedua terbesar (Sugarda & Rifky, 2017).

Dampak *COVID-19* pada sektor pariwisata juga tidak luput dari ancaman. Pandemi *COVID-19* mengakibatkan wisatawan yang datang keIndonesia menjadi

merosot. Sektor-sektor pendukung pariwisata yaitu restoran, hotel hingga pengusaha retail juga terdampak akibat pandemi *COVID-19*.

Pandemi *COVID-19* ini tentunya telah mempengaruhi hampir seluruh aspek kehidupan manusia, seperti sektor pendidikan, politik, transportasi, dan sektor perekonomian. Adanya himbuan sosial distancing dan physical distancing telah diserukan oleh pemerintah bagi seluruh masyarakat Indonesia. Selain itu telah banyak perusahaan dan instansi pemerintahan menerapkan *work from home (WFH)* atau bekerja melalui daring di rumah masing-masing (Buana, 2020). Hal ini dapat dilihat dari menurunnya jumlah penumpang pada berbagai sarana transportasi mulai pesawat terbang, kereta api komuter, bus dan busway, angkot, taksi, taksi online, bajaj, hingga ojek dan ojek online (ojol) (Hadiwardoyo, 2020). Dampak tersebut mengakibatkan adanya variasi pendapatan driver ojek online sebelum dan pada saat pandemi *COVID-19*. Berlakunya physical distancing menunjukkan dampak berupa penurunan pendapatan dari driver ojek online.

1.6 Penelitian Sebelumnya

Aprima Syafrino, Institut Pertanian Bogor (2017), melakukan penelitian tentang Efisiensi dan Dampak Ojek *Online* Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji profil pengemudi dan system ojek *online*, menganalisis efisiensi ojek *online* dalam transportasi umum, Menganalisis dampak ojek *online* terhadap kesempatan kerja dan terhadap kesejahteraan pengemudi. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei dengan metode penelitiannya yaitu purposive sampling. Hasil penelitiannya berupa Efisiensi ojek online waktu tempuh lebih baik

daripada angkot, elastisitas tenaga kerja ojek online bagi pengangguran belum terpenuhi, dan ojek online dapat meningkatkan pendapatan pengemudi sebesar 22%. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian yang saya lakukan terletak pada metode penelitian dan lokasi penelitian.

M. Nur Romadhon, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga (2018), melakukan penelitian tentang Dampak Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Sosial (Studi Kasus Pada Komunitas Independent Gojek Di Yogyakarta). Adapun tujuan dari penelitian ini adalah Untuk mengetahui bagaimana dampak ojek *online* terhadap kesejahteraan sosial pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta. Metode penelitian yang digunakan adalah Penelitian ini menggunakan teori dampak perubahansocial dan kesejahteraan social serta penelitian lapangan dengan pendekatan metode kualitatif melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil penelitiannya berupa Hasil penelitian ini menunjukkan dampak ojek online terhadap kesejahteraan social pada komunitas independent Gojek yaitu menjadi driver Gojek lebih bermanfaat karena pendapatan yang diterima oleh driver lebih besar daripada pendapatan pada pekerjaan sebelumnya ataupun menganggur. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian yang saya lakukan terletak pada metode penelitian, lokasi penelitian, dan teori yang digunakan.

Amalia Puspa Dewi, Universitas Muhammadiyah Surakarta (2019) melakukan penelitian tentang Studi Komparasi Kesejahteraan Pengemudi Ojek Online Grab dan Gojek di Jakarta Selatan dan Surakarta Tahun 2015-2019. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah Mempelajari karakteristik demografi pengemudi ojek *online*, Mendiskripsikan kondisi kesejahteraan pengemudi ojek *online* dan

Mengkaji factor-faktor yang mempengaruhi perbedaan kesejahteraan pengemudi ojek *online* di Jakarta Selatan dan Surakarta. Metode penelitian yang digunakan adalah Metode ini menggunakan teknik *non probability sampling* yaitu dengan pemilihan sampel *accidental sampling* dan pemilihan sampel *quota sampling* dengan populasi yang dimaksud yaitu Sebagian pengemudi ojek *online* Gojek dan sebagian pengemudi ojek *online* Grab. Hasil penelitiannya berupa Hasil penelitian ini menunjukkan karakteristik demografi responden, kondisi kesejahteraan responden yang dilihat dari segi sosial dan ekonomi serta faktor perbedaan kesejahteraan responden baik itu yang berada di Jakarta Selatan ataupun di Surakarta. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian yang saya lakukan terletak pada lokasi penelitian dan tujuan yang pertama.

Afanda Buana, Universitas Muhammadiyah Surakarta (2021) melakukan penelitian tentang Kajian Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pengemudi Ojek Online (Studi Komparasi Pada Kota Semarang dan Kota Yogyakarta). Adapun tujuan dari penelitian ini adalah Mendeskripsikan kondisi kesejahteraan social dan ekonomi pengemudi ojek *online*, dan Mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi kesejahteraan pengemudi ojek *online* di Kota Yogyakarta dan Kota Semarang pada manapandemi Covid-19. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian survei. Hasil penelitiannya berupa kondisikesejahteraan responden yang dilihat dari segi sosial dan ekonomi serta faktor perbedaan kesejahteraan responden baik itu yang berada di Kota Semarang ataupun di Kota Yogyakarta. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada metode, lokasi penelitian, teori, dan tujuan penelitian.

Tabel 1. 3 Ringkasan Penelitian Sebelumnya

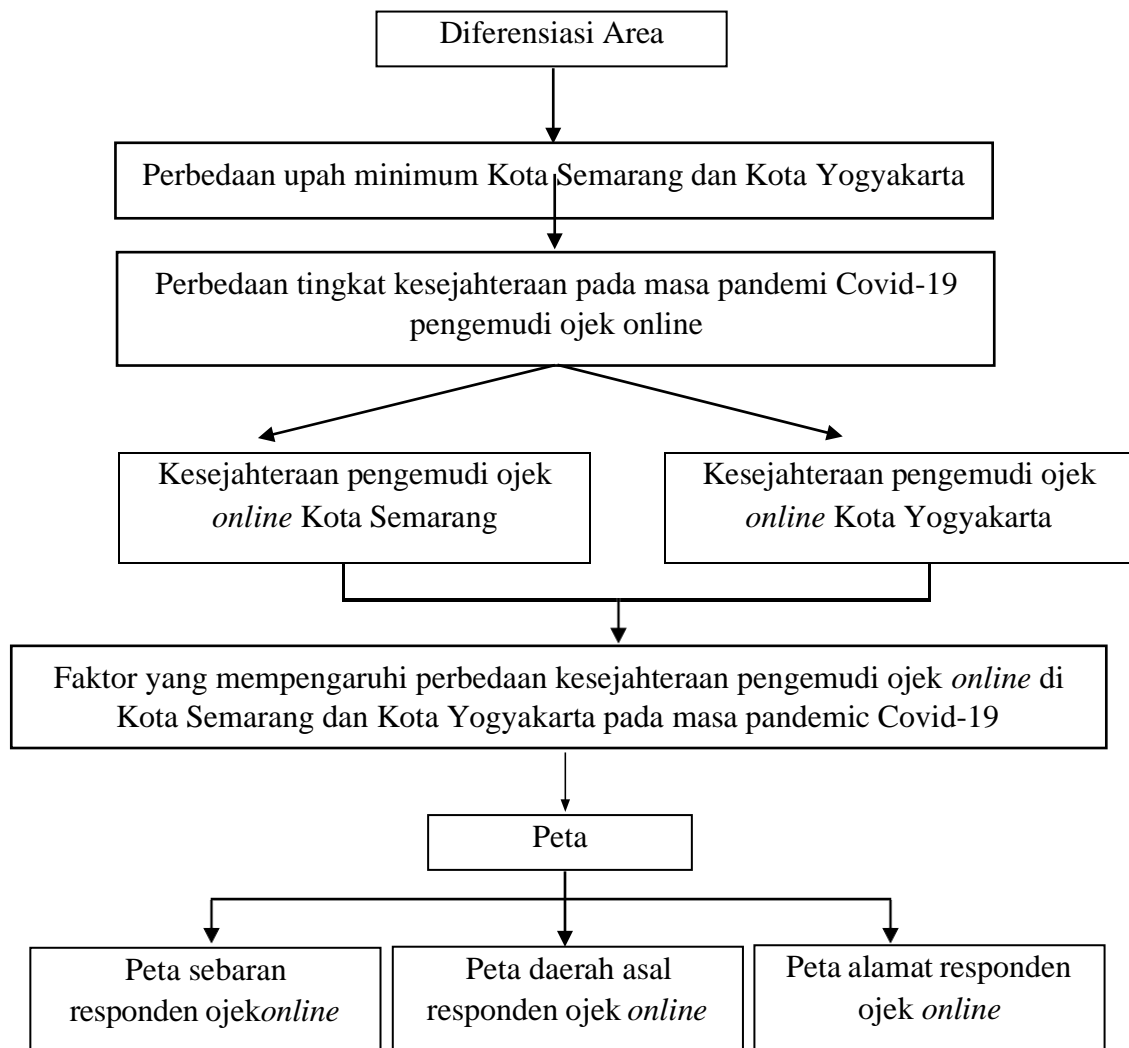
Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Perbedaan
Aprima Syafrino, Institut Pertanian Bogo (2017)	Efisiensi dan Dampak Ojek <i>Online</i> Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan	Mengkaji profil pengemudidan system ojek <i>online</i> Menganalisis efisiensi ojek <i>online</i> dalam transportasi umum Menganalisis dampak ojek <i>online</i> terhadap kesempatankerja Menganalisis dampak ojek <i>online</i> terhadap kesejahteraanpengemudi	Metode penelitian yang digunakan metode survei dengan metode penelitiannya yaitu purposive sampling	Efisiensi ojek online waktu tempuh lebih baik daripada angkot, elastisitas tenaga kerjaojek online bagi pengangguran belum terpenuhi, dan ojek online dapat meningkatkan pendapatan pengemudi sebesar 22%
M. Nur Romadhon, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga (2018)	Dampak Ojek <i>Online</i> Terhadap Kesejahteraan Sosial (Studi Kasus Pada Komunitas Independent Gojek Di Yogyakarta)	Untuk mengetahui bagaimana dampak ojek <i>online</i> terhadap kesejahteraan sosial pada Komunitas Independent Gojek di Yogyakarta	Penelitian ini menggunakan teori dampak perubahan social dan kesejahteraan social serta penelitian lapangan dengan pendekatanmetode kualitatif melalui observasi, wawancara dan dokumentasi	Hasil penelitian ini menunjukkan dampakojek online terhadap kesejahteraan social pada komunitas independent Gojek yaitu menjadi driver Gojek lebih bermanfaat karena pendapatan yang diterima oleh driver lebih besar daripada pendapatan pada pekerjaan sebelumnya ataupun menganggur

Amalia Puspa Dewi, Universitas Muhammadiyah Surakarta (2019)	Studi Komparasi Kesejahteraan Pengemudi Ojek Online Grab dan Gojek di Jakarta Selatan dan Surakarta Tahun 2015-2019	Mempelajari karakteristik demografi pengemudi ojek <i>online</i> di Jakarta Selatan dan Surakarta Mendiskripsikan kondisi kesejahteraan pengemudi ojek <i>online</i> di Jakarta Selatan dan Surakarta Mengkaji factor-faktor yang mempengaruhi perbedaan kesejahteraan pengemudi ojek <i>online</i> di Jakarta Selatan dan Surakarta	Metode ini menggunakan teknik <i>non probability sampling</i> yaitu dengan pemilihan sampel <i>accidental sampling</i> dan pemilihan sampel <i>quota</i> <i>sampling</i> dengan populasi yang dimaksud yaitu Sebagian pengemudi ojek <i>online</i> Gojek dan sebagian pengemudi ojek <i>online</i> Grab	Hasil penelitian ini menunjukkan karakteristik demografi responden, kondisi kesejahteraan responden yang dilihat dari segi sosial dan ekonomi serta faktor perbedaan kesejahteraan responden baik itu yang berada di Jakarta Selatan ataupun di Surakarta.
Afanda Buana, Universitas Muhammadiyah Surakarta (2021)	Kajian Dampak Pandemi Covid- 19 Terhadap Pengemudi Ojek Online (Studi Komparasi Pada Kota Semarang dan Kota Yogyakarta)	Mendeskripsikan kondisi kesejahteraan social dan ekonomi pengemudi ojek <i>online</i> di Kota Yogyakarta dan Kota Semarang pada mana pandemi Covid-19. Mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi kesejahteraan pengemudi ojek <i>online</i> di Kota Yogyakarta dan Kota Semarang pada mana pandemi Covid-19.	Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian survei.	Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada metode, lokasi penelitian, teori, dan tujuan penelitian.

Sumber: Penulis, 2021

1.7 Kerangka Penelitian

Diferensiasi area merupakan konsep perbedaan ruang atau perbedaan antar wilayah serta antara tempat. Kota Semarang dan Kota Yogyakarta merupakan pusat kota yang sama-sama memiliki penduduk sangat padat dilihat dari mayoritas penduduknya yang melakukan migrasi atau perpindahan, sehingga menyebabkan mobilitas yang sangat tinggi antar wilayah di dua kota tersebut. Salah satu penyebab orang melakukan migrasi adalah karena perbedaan upah minimum atau perbedaan ekonomi antar wilayah di Indonesia. Perbedaan upah minimum tersebut menyebabkan adanya perbedaan kesejahteraan. Perbedaan kesejahteraan yang dimaksud dalam penelitian ini berupa perbedaan kesejahteraan responden pada masa pandemi *Covid-19* yang bekerja sebagai pengemudi ojek *online*, baik yang berada di Kota Yogyakarta dan Kota Semarang. Faktor yang mempengaruhi kesejahteraan responden pada masa pandemi *Covid-19* yang bekerja sebagai pengemudi ojek *online* bisa dilihat dari karakteristik demografi, sosial, dan ekonomi. Hasil akhir yang diperoleh dari penelitian ini berupa peta yang terdiri dari, peta sebaran responden ojek *online*, peta daerah asal responden ojek *online*, dan peta alamat responden ojek *online*.



Gambar 1. 1 Diagram Alir Kerangka Penelitian

Sumber: Penulis, 2021