

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki jumlah penduduk tertinggi di dunia. Menurut databoks, berdasarkan survei penduduk antar sensus (Supas) tahun 2015 jumlah penduduk Indonesia pada 2019 diproyeksikan mencapai 266,91 juta jiwa. Jumlah penduduk pada kelompok umur 15-64 tahun (usia produktif) mencapai 183,36 juta jiwa atau sebesar 68,7% dari total populasi. Jumlah tersebut tersebar diberbagai daerah di Indonesia khususnya di daerah perkotaan yang pada umumnya menjadi daerah utama untuk tinggal menetap. Berdasarkan data BPS Indonesia tahun 2017 yang tersaji dalam Tabel 1. Kota Surakarta merupakan Kota terpadat ke delapan di Indonesia dengan luas wilayah sebesar 44,03 Km².

Tabel 1. Sepuluh Besar Kota Padat Penduduk di Indonesia Tahun 2016

No.	Kota	Provinsi	Luas wilayah	Jumlah Penduduk	Kepadatan
			Km ²	Jiwa	Jiwa per km ²
1	Jakarta Pusat	DKI Jakarta	47,90	889.448	18.569
2	Jakarta Barat	DKI Jakarta	126,15	2.093.013	16.591
3	Jakarta Selatan	DKI Jakarta	145,73	2.001.353	13.733
4	Bandung	Jawa Barat	167,30	2.288.570	13.679
5	Cimahi	Jawa Barat	40,36	546.879	13.549
6	Yogyakarta	D.I. Yogyakarta	32,50	433.539	13.34
7	Jakarta Timur	DKI Jakarta	187,73	2.391.166	12.737
8	Surakarta	Jawa Tengah	44,03	506.397	11.501
9	Jakarta Utara	DKI Jakarta	142,30	1.445.623	10.159
10	Bekasi	Jawa Barat	210,49	1.993.478	9.471

Sumber : BPS Indonesia Tahun 2017

Tingginya jumlah penduduk mengindikasikan adanya aktivitas masyarakat yang lebih kompleks didalamnya. Hal tersebut dapat dilihat di berbagai kota-kota besar, yang dicirikan dengan adanya variasi kondisi sosial ekonomi. Tak jarang ditemukan berbagai macam permasalahan didalamnya, seperti ketersediaan lapangan kerja. Persaingan yang kian meningkat karena tuntutan kebutuhan hidup sehari-hari. Perumbuhan jumlah penduduk terutama di kota – kota besar semakin meningkatkan permasalahan mobilitas perkotaan (*urban mobility*), karena dalam rangka memenuhi kebutuhannya, masyarakat selalu melakukan mobilitas. Menurut Mantra (2012: 179), Mobilitas penduduk merupakan perpindahan dari satu wilayah ke wilayah lain yang bersifat permanen maupun sementara. Mobilitas yang terjadi dalam masyarakat ditunjang dengan ketersediaan moda transportasi. Menurut Gumilar Somantri (2007), saat ini lebih dari 40% populasi penduduk dunia tinggal di perkotaan yang diperkirakan akan terus meningkat. Tingginya jumlah penduduk tersebut akan berimplikasi terhadap pemanfaatan sumber daya kota yang terbatas. Ketidakseimbangan antara infrastruktur publik yang tersedia dengan kebutuhan yang menyebabkan terjadinya ketimpangan pelayanan kota, termasuk transportasi. Hampir semua kota besar di Indonesia mengalami masalah transportasi yang kompleks, terutama kemacetan dan lahan parkir.

Kota Surakarta selama satu dekade terakhir merasakan pertumbuhan lalu lintas yang semakin pesat. Titik-titik kemacetan muncul di setiap jam sibuk dan semakin sulit untuk diurai. Masalah ini, jika tak dapat ditangani dengan baik, akan membebani kehidupan masyarakat. Masyarakat akan menghadapi waktu tempuh perjalanan yang lebih lama, biaya transportasi yang lebih mahal, masalah kesehatan, penurunan kualitas hidup akibat polusi udara, dan krisis iklim yang dipicu oleh tingginya emisi karbon dan pemanasan global. Survei singkat pada awal diskusi menunjukkan bahwa masyarakat telah merasakan kondisi lalu lintas Solo yang semakin buruk. Untuk mengentaskan masalah transportasi, Kota Solo melakukan perbaikan angkutan umumnya. Hari Prihatno, Kepala Dishub, menargetkan prinsip nyaman, aman, murah, dan terjangkau sebagai indikator kemajuan angkutan umum Kota Solo (Transportologi, 29 Agustus 2019,

Dari: <http://transportologi.org/laporan-transportologi/transportasi-kota-solo-mencari-jalan-menuju-masa-depan/> , 2 Juli 2020).

Umumnya masyarakat melakukan mobilitas selain menggunakan kendaraan pribadi yaitu dengan memanfaatkan moda transportasi umum, seperti angkutan, taksi maupun ojek dan transportasi konvensional yang lain. Seiring dengan pertumbuhan kendaraan bermotor yang sudah berlebihan terutama di kota -- kota besar, oleh karena itu berbagai permasalahan kemacetan timbul, dan pemerintah juga sudah mengupayakan agar tidak menjadi kemacetan yang berkepanjangan. Pemerintah telah menyediakan angkutan umum baik bus ataupun angkutan yang lain, serta pemerintah juga sudah menyetujui untuk eksistensi transportasi berbasis online yang harapannya agar masyarakat mengurangi tingkat kepadatan kendaraan di jalanan sehingga terhindar dari kemacetan. Alat transportasi yang menjadi alternatif untuk menembus kemacetan yang sering terjadi, yaitu dengan adanya Gojek yang merupakan salah satu buatan karya Indonesia. GoJek merupakan platform yang telah mempelajari kebutuhan sosial pada transportasi umum masyarakat (konsumen) dimana dihubungkan dengan driver dan didukung dengan kepiintaran Teknologi Smartphone sehingga masih dapat dilacak menggunakan GPS melalui aplikasi. GoJek sendiri dapat dikatakan sebagai E-Commerce. Berdasarkan perkembangan zaman dari kendaraan tradisional sampai kendaraan modern, kemajuan teknologi memang sangat pesat, Gojek sendiri awalnya dirancang untuk mempermudah konsumen dalam memenuhi suatu kebutuhan. Gojek sendiri hadir memberi solusi dari berbagai kemacetan. Ini memang suatu hal yang menarik dan juga Gojek selalu berinovasi mengembangkan standard aplikasi untuk memenuhi segala kebutuhan masyarakat. Dengan adanya GoJek pemerintah secara tidak langsung telah terbantu karena GoJek sendiri memberikan benefit untuk membuka lapangan pekerjaan baik untuk kalangan kelas atas sampai kalangan kelas bawah. Semua dapat melamar menjadi pekerja GoJek dengan syarat dan ketentuan yang sudah dibuat oleh GoJek sendiri (Felix DW, 28 Juli 2019, Dari: <https://www.kompasiana.com/felikdw8594/perkembangan-teknologi-dalam-bisnis-transportasi-online> , 2 Juli 2020).

Keunggulan moda transportasi ini memudahkan bertemunya penyedia jasa dan konsumen, sehingga konsumen tak harus repot-repot berjalan menuju pangkalan maupun halte lagi dan menunggu. Konsumen juga tidak terikat oleh jalur yang baku seperti saat menggunakan jasa angkutan umum karena harus sesuai jalur trayek masing-masing angkutan, dan dapat memesan makanan atau pun barang sesuai dengan keinginan tanpa harus keluar rumah. Sehingga masyarakat merasa dimudahkan dan lebih memilih transportasi online di bandingkan dengan transportasi offline. Alasan tersebut mendorong Driver taksi offline atau konvensional banting setir atau beralih dan bergabung dengan jasa transportasi online. Tak hanya itu saja, masyarakat dari berbagai kalangan seperti mahasiswa maupun orang tua yang telah memiliki pekerjaan tetap berbondong-bondong mendaftarkan diri untuk bergabung dengan jasa transportasi online baik di wilayah itu sendiri maupun dari luar wilayah dengan harapan mendapatkan keuntungan yang besar (Solopos, 2019). Selain menjadi transportasi favorit, salah satu alasan banyaknya minat menjadi Driver di Kota Surakarta, dari 6 sopir tersebut 5 orang mengaku kalau penghasilan yang didapatkan saat menjadi Driver online bisa diandalkan untuk memenuhi kebutuhan keluarga bahkan lebih (Solopos, 2019).

Tahun 2016 di Kota Surakarta keberadaan transportasi online bisa dikatakan menjamur, hampir setiap sudut kota dapat kita temui. Keadaan tersebut menjadikan persaingan transportasi online di Kota Surakarta kian ketat. Hal tersebut diperkuat oleh salah satu Driver Go-Car, sampai saat ini Driver Go-Jek khususnya Go-Car di Kota Surakarta mencapai ribuan dan bahkan sejumlah vendor atau pihak ketiga turut andil dalam bertambahnya Driver Go-Car di Kota Surakarta. Dominasi Go-Car di Kota solo tidak lain karena aplikasi tersebut lebih banyak diminati masyarakat. Tentunya jika dibandingkan dengan Grab atau sebelumnya ada Uber. Banyak konsumen yang memilih menggunakan Go-Car dibandingkan yang lainnya karena alasan Driver Go-Car lebih banyak. Driver Go-Car tidak hanya dari pemilik mobil pribadi saja, tetapi sudah banyak taksi yang mulai bergabung dengan Go-Car. Padahal jumlah taksi manual di Solo sangat

banyak mencapai ratusan armada. Kondisi inilah yang kemudian membuat jumlah Driver Go-Car semakin bertambah banyak (Solopos, Maret 2019).

Peningkatan jumlah armada Go-Car di Kota Surakarta salah satunya didukung oleh struktur wilayah Kota Surakarta yang memiliki beberapa kawasan pusat aktivitas ekonomi. Karena pada umumnya, konsumen menggunakan jasa taksi online untuk pergi menuju pusat-pusat perkenomian seperti pusat perbelanjaan khas batik misalnya di Kampung Batik Laweyan, Kauman, Pasar Klewer serta Pusat Grosir Solo yang menjadi tujuan belanja serta wisata turis. Solo Grand Mall, Solo Square, Paragon Mall, Mall Robinson yang menjadi pusat perbelanjaan modern, dan beberapa hotel seperti Alila, Hotel Aston, Hotel Harris, Hotel Pop, Hotel Swiss Bell In dan hotel lain – lainnya. Bahkan Stasiun Purwosari dan Balapan yang menjadi turun naiknya pengguna kereta api dan sebagainya. Sehingga armada taksi online banyak yang berpangkalan di kawasan sekitar tersebut. Berdasarkan data yang tersaji dan uraian diatas maka penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Pola Sebaran Pangkalan Sementara dan Karakteristik Sosial Ekonomi Pengemudi Go-Car di Kota Surakarta**”.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan data empiris diatas, maka dapat dirumuskan permasalahannya sebagai berikut :

1. Bagaimana pola persebaran pangkalan sementara Go-Car di Kota Surakarta ?
2. Bagaimana karakteristik sosial ekonomi pengemudi Go-Car di Kota Surakarta ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan hal tersebut di atas, adapun tujuan yang ingin dicapai oleh peneliti sebagai berikut :

1. Menganalisis pola sebaran pangkalan sementara Go-Car di Kota Surakarta.
2. Menganalisis karakteristik sosial ekonomi pengemudi Go-Car di Kota Surakarta.

1.4 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam pengembangan keilmuan dalam hal :

1. Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah khususnya Kota Surakarta dalam mengatasi masalah ketenagakerjaan dan upaya menahan laju pertumbuhan penduduk yang berasal dari daerah lain di sekitar.
2. Diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai kondisi kehidupan sosial ekonomi pekerja taksi online khususnya Go-Car, sehingga pemimpin lembaga atau institusi dapat mengambil langkah dalam hal penanganan masalah yang ditimbulkan oleh pekerja taksi online.
3. Diharapkan hasil penelitian ini bisa menjadi rujukan penelitian lain khususnya di Fakultas Geografi UMS, yang berhubungan dengan penelitian ini.
4. Hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi bahan pengembangan dan kajian tentang konsep berbagai aspek upaya pemberdayaan ketenagakerjaan agar mampu berjalan secara optimal.
5. Diharapkan penelitian ini menjadi masukan bagi pemerintah khususnya Kota Surakarta dalam menyediakan lahan parkir atau pangkalan taxi online tetap, yang dekat dengan pusat aktivitas masyarakat.

1.5 Telaah Pustaka dan Penelitian Sebelumnya

Telaah pustaka bertujuan memberikan gambaran kepada pembaca terkait penelitian yang akan dilakukan berdasarkan batasan teori yang ada. Tidak hanya mengumpulkan teori saja namun peneliti juga mengkaji terkait teori tersebut. Adapun telaah pustaka dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

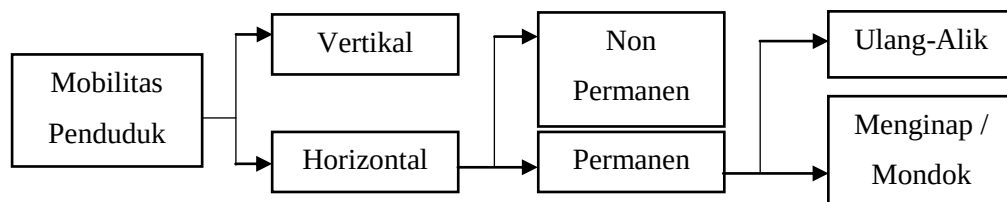
1.5.1 Telaah Pustaka

Penelitian terdahulu mempengaruhi dalam pemilihan judul dan variabel pada penelitian ini, adapun penelitian-penelitian sebelumnya dengan tema serupa adalah sebagai berikut :

A. Mobilitas Penduduk

Mantra (2012), mobilitas penduduk dibagi menjadi dua yaitu mobilitas penduduk vertikal atau perubahan status dan mobilitas penduduk horizontal atau mobilitas penduduk geografis. Mobilitas penduduk horizontal dapat dibagi menjadi dua, yaitu mobilitas permanen atau migrasi, dan mobilitas atau gerak penduduk non permanen (migrasi sirkuler). Mobilitas permanen adalah perpindahan penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain dengan maksud untuk menetap di daerah tujuan, sedangkan mobilitas non permanen adalah gerak penduduk dari satu tempat ke tempat lain dengan tidak ada niat untuk menetap di daerah tujuan.

Mobilitas penduduk non permanen dapat dibedakan menjadi dua, pertama mobilitas penduduk ulang-alik (commuter) yaitu gerak penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga, kedua adalah gerak penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan lebih dari satu hari dan kurang dari enam bulan (Mantra, 2012). Sedangkan mobilitas penduduk horizontal adalah gerak penduduk dari satu wilayah menuju ke wilayah yang lain dalam jangka waktu tertentu. Jadi secara keseluruhan klasifikasi mobilitas penduduk dapat digambarkan sebagai berikut.



Gambar 1. Skema bentuk-bentuk mobilitas Sosial

Sumber : Mantra, 2012

B. Aktivitas Penduduk Pendorong Kehidupan Yang Maju

Perlunya diadakan penataan ruang di suatu wilayah maupun daerah karena aktivitas penduduk yang beragam dan mempunyai banyak tujuan serta waktu yang berlainan dalam kegiatannya. Aktivitas penduduk di suatu wilayah maupun daerah akan tercermin dalam profil perjalanannya setiap hari. Menurut (Nasution, 1990) aktivitas penduduk dapat dikelompokkan menjadi tiga diantaranya adalah : Kegiatan penduduk yang berhubungan dengan ruang yang berupa :

- a. Pertambahan penduduk
- b. Urbanisasi
- c. Tata guna lahan
- d. Pekerjaan wilayah

Kegiatan penduduk berkaitan dengan sumber daya dan diwujudkan dengan kegiatan ekonomi yang bertujuan untuk peningkatan kesejahteraan berupa :

- a. Usaha produksi
- b. Cara berkomunikasi
- c. Distribusi atau berdagang

Kegiatan penduduk yang berkaitan dengan sosial adalah :

- a. Hubungan berkeluarga (masyarakat)
- b. Pendidikan
- c. Kesehatan
- d. Agama
- e. Pemerintah
- f. Rekreasi

C. Pengertian Jasa Transportasi

Menurut Freddy Rangkuti (2006), Jasa merupakan pemberian suatu kinerja atau tindakan tak kasat mata dari satu pihak kepada pihak lain. Umumnya jasa diproduksi dan dikonsumsi secara bersamaan, di mana interaksi antara pemberi jasa dan penerima jasa mempengaruhi hasil jasa tersebut. Menurut UU No. 42 Tahun 2009 dalam Pasal 1, yang dimaksud dengan jasa adalah setiap kegiatan pelayanan yang berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang, fasilitas, kemudahan, atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan. Menurut Utomo (2010:25-35), transportasi adalah: (1) pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, (2) salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi. Sedangkan menurut Sukarto

(2006; 94) transportasi adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (trip) antara asal (origin) dan tujuan (destination). Menurut Utami Setyaningsih (2012), Usaha transportasi bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis, akan tetapi transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi. Dengan demikian transportasi selalu diusahakan perbaikan dan peningkatan, sehingga akan tercapai efisiensi yang lebih baik. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.

Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No.14 tahun 1992, dijelaskan bahwa transportasi merupakan dinamika perpindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar terwujud lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, tertib, nyaman dan efisien. Lalu lintas dan angkutan jalan di sini dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Oleh karena itu pemerintah beserta jajarannya harus bertanggungjawab terhadap terselenggaranya transportasi yang sesuai dengan kepentingan dan kebutuhan masyarakat. Seluruh aktifitas yang berhubungan dengan pemenuhan pelayanan jasa transportasi haruslah dapat dinikmati oleh seluruh pengguna jasa transportasi. Kepuasan merupakan indikator terpenting dalam hal pelayanan, dalam melihat tingkat kepuasan maka masyarakat pengguna jasa perlu diberi kesempatan untuk menilai kinerja angkutan umum secara objektif dan terukur (Idris Zilhardi, 2009).

Menurut Setiani Baiq (2015), Transportasi memiliki 2 fungsi yaitu : (1) melancarkan arus barang dan manusia dan (2) menunjang perkembangan pembangunan (the promoting sector). 4 Manfaat transportasi diklasifikasikan sebagai: (1) Manfaat Ekonomi; bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan

menciptakan manfaat. (2). Manfaat Sosial; transportasi menyediakan berbagai kemudahan, di antaranya: (a) Pelayanan untuk perorangan atau kelompok, (b) Pertukaran atau penyampaian informasi, (c) Perjalanan untuk bersantai, (d) Memendekkan jarak dan (e) Memencarkan penduduk., (3). Manfaat Politik; transportasi menciptakan persatuan, pelayanan lebih luas, keamanan negara, mengatasi bencana, dan sebagainya, (4). Manfaat Kewilayahan; memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman. Tiga Jenis Transportasi sebagai berikut: (1) Transportasi Darat; kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia. Moda transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor seperti jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, ketersediaan moda, ukuran kota dan kerapatan permukiman, faktor sosioekonomi, (2) Transportasi air (sungai, danau, laut); kapal, tongkang, perahu, rakit, (3). Transportasi udara; pesawat terbang; Transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan.

Jangkauan pelayanan transportasi diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini juga disebut sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi. Secara geografis pelayanan transportasi ojek online yang bebas menjangkau wilayah desa dan bisa juga antar kota. Peran transportasi secara umum kegunaan transportasi dapat dikelompokkan menjadi :

a. Peran transportasi dalam peradaban manusia

Perkembangan dari peradaban manusia tergambar jelas dari aktivitas sosial ekonominya. Zaman primitif, manusia tidak mementingkan pelayanan transportasi karena barang dan jasa yang dibutuhkan belum beragam dan relatif sederhana cukup diangkut dengan tenaga sendiri dan kehidupan waktu itu masih berpindah-pindah. Tetapi sekarang, kebutuhan hidup telah beragam dan gaya hidup manusia telah berkembang maka dari itu transportasi dan peningkatan teknologi semakin diperlukan (Warpani,1990).

b. Peran transportasi dalam sosial

Peran transportasi dalam aktivitas sosial masyarakat yaitu bagaimana transportasi dapat mempermudah kegiatan non ekonomi menyangkut pada hubungan kemanusiaan seperti hubungan antar lembaga pemerintah dan swasta, hubungan kemanusiaan bersifat resmi dan tidak resmi seperti hubungan kekeluargaan (Warpani,1990)

c. Peran transportasi dalam ekonomi

Aspek ekonomi transportasi dapat dimanfaatkan dalam proses produksi, distribusi, dan pertukaran kelebihan. Peran transportasi dalam politik, Faktor geografis di Indonesia sebagai negara kepulauan, transportasi dapat mendukung usaha persatuan nasional, peningkatan pelayanan lebih merata ke seluruh penjuru tanah air (Warpani,1990).

d. Peran transportasi dalam lingkungan

Transportasi juga menimbulkan dampak bagi lingkungan masyarakat seperti; pencemaran udara, kebusingan, konsumsi lahan, dan masalah keamanan (Morlok, 61).

D. Transportasi Online

Kata transportation diartikan oleh Black Law Dictionary sebagai the removal of goods or persons from one place to another by a carrier, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kata selanjutnya adalah kata online yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai “dalam jaringan”, atau yang lebih dikenal dalam singkatan „daring“. Pengertian online adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet (Andika Wijaya, 2016). Pengertian transportasi online adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri (Pratama, dkk, 2016).

Adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online adalah sebagai berikut:

- a. Praktis dan mudah digunakan, layanan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telepon pintar 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, maksudnya di sini lebih terpercaya adalah 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 yaitu Go-Jek telah melakukan kerja sama dengan perusahaan asuransi Allianz dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi Go-Jek. Ojek Indonesia, 2016, dari : <http://www.ojekindonesia.net/2016/09/manfaat-yang-kitadapat-dengan-adanya.html>, 1 Juli 2020).

Mekanisme Menjalankan Jasa Transportasi Berbasis Online. Jasa transportasi berbasis aplikasi online ini memiliki 3 bagian penting yaitu:

- a. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik) Menurut Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik Pasal 1 ayat (6) menyatakan bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat. Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis aplikasi online merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung driver

kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online ini, sebagai penyedia aplikasi memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa transportasi berbasis aplikasi online, dikarenakan penyedia layanan aplikasi merupakan penghubung antara supply and demand (permintaan dan penawaran) yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, driver, dan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi online.

- b. Pengendara (Driver) Pengendara yaitu orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasarnya mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta sehat mental dan jasmani. Sebuah sikap tanggung jawab dan kehati-hatian merupakan hal yang paling penting. Sikap kehati-hatian pengemudi akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan (Dini Anggraini, 2013). Kedudukan pengendara (driver) adalah perseorangan yang berdiri sendiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab terhadap kendaraan yang digunakan. Driver memanfaatkan aplikasi yang telah disediakan perusahaan penyedia aplikasi online untuk mendapatkan pesanan (pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor handphone dan foto pengguna layanan). Kemudian pengendara akan menuju tempat di mana pemesan jasa transportasi tersebut berada. Driver memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.
- c. Pengguna Jasa atau Transportasi (konsumen) Pengguna layanan jasa adalah orang yang berinteraksi dengan perusahaan sebelum proses produksi selesai, karena mereka adalah pengguna produk (Yola, Dkk, 2013). Pengguna layanan jasa transportasi berbasis aplikasi online adalah masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan murah.

E. Karakteristik Sosial Ekonomi

Menurut Abdulsyani (1994), Sosial ekonomi adalah kedudukan atau posisi seseorang dalam kelompok masyarakat yang ditentukan oleh jenis aktivitas ekonomi, tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, rumah tinggal, dan jabatan dalam organisasi. Karakteristik sosial ekonomi juga dipengaruhi oleh berbagai hal, yang akan menyebabkan adanya perbedaan antara kondisi sosial ekonomi seseorang dengan orang lain.

Karakteristik sosial ekonomi yang akan dibahas dalam penelitian kali ini meliputi, pendidikan terakhir, tingkat kerjasama, pendapatan, dan pekerjaan.

a. Karakteristik Sosial

Untuk menentukan dan mengukur variabel status sosial seseorang dalam masyarakat, diperlukan sub variabel alat ukurnya yaitu tingkat pendidikan, dan tingkat kerjasama dengan masyarakat lain.

- Pendidikan

Menurut Undang-undang Republik Indonesia No.2 tahun 2003 yang dimaksud pendidikan adalah: Usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar dan proses pembelajaran agar peserta didik secara aktif mengembangkan potensi dirinya untuk memenuhi kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan akal, akhlak mulia serta keterampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, bangsa dan negara. Dengan demikian pendidikan merupakan faktor penentu dalam merubah sikap, pikiran, dan pandangan masyarakat di dalam menghadapi perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat ataupun lingkungannya. Perubahan tersebut bisa terjadi karena masuknya nilai-nilai baru dalam masyarakat.

- Tingkat Kerjasama/gotongroyong

Berkehidupan bermasyarakat, individu atau kelompok dituntut untuk dapat bersosialisasi dengan individu atau kelompok lainnya. Karena manusia sebagai makhluk sosial, manusia tidak bisa dipisahkan dari manusia lainnya sehingga diperlukan adanya interaksi serta kerjasama antar penduduk. Dengan demikian akan terwujud kehidupan bermasyarakat dengan baik.

b. Karakteristik Ekonomi

Karakteristik ekonomi suatu masyarakat akan dipengaruhi beberapa hal yaitu:

- Jenis pekerjaan

Menurut Suwono (1983), pekerjaan adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh satu satuan ekonomi untuk menghasilkan barang dan jasa. Dengan demikian, pekerjaan merupakan sekumpulan kedudukan yang memiliki persamaan kewajiban atau tugas pokok. Satu pekerjaan dapat dilakukan oleh satu atau beberapa orang yang tersebar di beberapa tempat. Suatu kelompok bekerja pada umumnya mencakup beberapa rangkuman pekerjaan dalam mata pencaharian, profesi, atau kegiatan yang berhubungan dengan tugas pokoknya. Pekerjaan seseorang yangigeluti setiap hari disebut pekerjaan pokok, dalam arti bahwa pekerjaan merupakan sumber penghasilan utama tersebut. Selain itu pekerjaan pokok bersifat keajegan, kontinyu, dan berkaitan erat dengan sistem atau aturan tertentu. Sedangkan pekerjaan sampingan sangat bergantung pada keadaan, waktu, dan tenaga yang dimiliki sehingga hanya bertujuan untuk menambah penghasilan atau untuk alasan tertentu.

- Pendapatan

Menurut Sumardi (1986), pendapatan adalah uang yang diterima dan diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan prestasi yang diperoleh yaitu berupa pendapatan dari pekerjaan, pendapatan yang diperoleh dari profesi yang dilakukan sendiri, dan pendapatan dari kekayaan serta dari sektor subsistensi.

- Jumlah Tanggungan Keluarga

Jumlah tanggungan keluarga sangat berpengaruh terhadap status ekonomi suatu keluarga, dimana dengan beban tanggungan keluarga yang banyak mengakibatkan tingkat kebutuhan menjadi meningkat pula, begitu juga sebaliknya.

1.5.2 Penelitian Sebelumnya

Auliya Insani (2011) penelitiannya yang berjudul Potret Kehidupan Sosial Ekonomi Pedagang Kaki Lima di Kota Makasar. Tujuan dari penelitian ini yaitu mengetahui informasi dari karakteristik sosial ekonomi pedagang kaki lima, dan

keadaan sosial ekonomi para pendatang yang bekerja sebagai pedagang kaki lima di kota makasar. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode survei. Hasil yang didapatkan dari penelitian ini berupa persentase dari karakteristik dan keadaan sosial ekonomi Pedagang kaki lima di kota Makasar.

Aprima Syafrino (2017) dengan penelitiannya yang berjudul Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan. Tujuan dari penelitiannya adalah mengkaji profil pengemudi dan sistem ojek online, menganalisis efisiensi ojek online dalam transportasi umum, menganalisis dampak ojek online terhadap kesempatan kerja, dan menganalisis dampak ojek online terhadap kesejahteraan pengemudi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode survei dengan metode penelitiannya yaitu purposive sampling, sehingga hasil yang didapatkan berupa efisiensi ojek online waktu tempuh lebih baik dari pada angkot, elastisitas tenaga kerja ojek online bagi pengangguran belum terpenuhi, dan ojek online dapat meningkatkan pendapatan pengemudi sebesar 22%.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yang pertama yaitu terletak pada subyek penelitian, yaitu berupa pendatang yang bekerja sebagai pedagang kaki lima di Kota Makassar. Adapun persamaan penelitian ini terletak pada karakteristik sosial ekonomi, metode penelitian survei dengan cara wawancara menggunakan kuisioner. Teknik pengambilan sampel secara acak, sedangkan penelitian ini menggunakan quota dengan strata tertentu. Penelitian sebelumnya yang kedua memiliki perbedaan subyek penelitian, yang berupa ojek online (kendaraan bermotor) serta terfokus pada, efisiensi, kesejahteraan dan kesempatan kerja, sedangkan penelitian ini subyek penelitian yaitu pengemudi Go-Car, yang mengkaji secara spasial atau keruangan serta karakteristik sosial ekonomi berdasarkan sebelum dan sesudah menjadi pengemudi Go-Car.

Tabel 2. Ringkasan Penelitian Sebelumnya

No	Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
1	Auliya Insani (2011)	Potret Kehidupan Sosial Ekonomi Pedagang Kaki Lima Di Kota Makassar	Mengetahui faktor pendorong para pendatang bekerja sebagai Pedagang Kaki Lima di Makassar Mengetahui karakteristik sosial ekonomi para pendatang yang bekerja sebagai Pedagang Kaki Lima khususnya penjual Pisang Epe di Pantai Losari	Metode <i>survey</i> dengan teknik pengambilan sampel secara <i>simple random sampling</i> dan teknik analisis diskriptif berdasarkan hasil prosentase	Adanya dorongan dan ajakan untuk bekerja di Kota. Peran keluarga dan teman untuk mencari pekerjaan Keadaan sosial ekonomi cukup memadai, hubungan yang baik dan persaingan sesama penjual tetap terjaga
2	Aprima Syafrino (2017)	Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan	Mengetahui tingkat efisiensi ojek online dalam transportasi umum Mengetahui dampak keberadaan ojek online terhadap perluasan kesempatan kerja dan kesejahteraan pengemudi ojek online	Metode <i>survey</i> dengan wawancara. Teknik sampel menggunakan <i>Purposive sampling</i> dengan pertimbangan. Sedangkan teknik analisis menggunakan deskriptif kuantitatif	efisiensi ojek online waktu tempuh lebih baik dari pada angkot, elastisitas tenaga kerja ojek online bagi pengangguran belum terpenuhi ojek online dapat meningkatkan pendapatan pengemudi sebesar 22%.

Sumber : Penulis, 2019

Lanjutan Tabel 2.

No	Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
3	Hafizh Dhilah (2019)	Analisis Pola Sebaran dan Karakteristik Sosial Ekonomi Pengemudi Go-Car di Kota Surakarta	Menganalisis pola sebaran pangkalan sementara Go-Car di Kota Surakarta. Menganalisis karakteristik sosial ekonomi pengemudi Go-Car di Kota Surakarta.	Metode <i>survey</i> dengan teknik pengambilan sampel secara <i>Stratified Quota Sampling</i> dan teknik analisis tetangga terdekat dan diskriptif kuantitatif	Pola sebaran yang dihasilkan yaitu mengelompok dan mendekati pusat-pusat aktivitas masyarakat. Adanya perubahan karakteristik sosial ekonomi masyarakat setelah menjadi pengemudi Go-Car

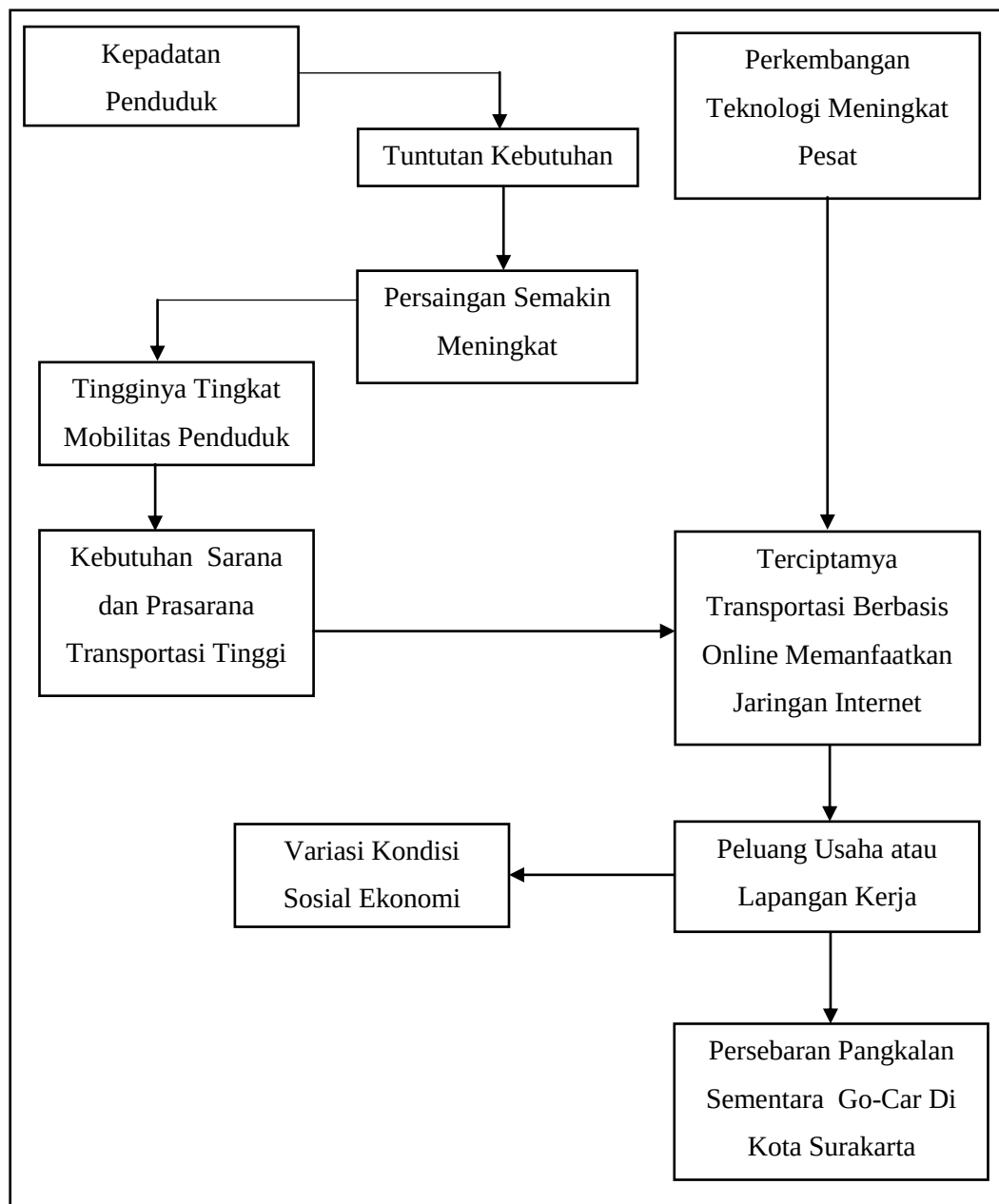
Sumber : Penulis, 2019

1.6 Kerangka Penelitian

Besarnya jumlah penduduk disuatu daerah merupakan salah satu faktor tingginya tingkat kepadatan suatu daerah itu sendiri. Umumnya, daerah perkotaan memiliki tingkat kepadatan penduduk lebih tinggi dibandingkan daerah perdesaan. Wilayah kota dicirikan sebagai pusat aktivitas ekonomi, sehingga hal tersebut berdampak terhadap tingkat mobilitas masyarakat semakin tinggi. Fenomena tersebut menimbulkan salah satunya yaitu adanya variasi kondisi atau karakteristik sosial ekonomi masyarakat yang ada didalamnya, seperti jenis pekerjaan yang berimbas pada pendapatan hingga tingkat pendidikan.

Era modern ini hampir semua bidang tak terlepas dari teknologi. Salah satunya berupa pemanfaatan jaringan internet tak terkecuali dalam bidang transportasi. Tingginya tingkat mobilitas masyarakat di perkotaan mendorong beberapa perusahaan terjun dalam pengadaan jasa transportasi berbasis online yang didukung oleh jaringan internet. Tak dapat dipungkiri bahwa hal ini membawa angin segar terhadap masyarakat. Banyak keunggulan yang ditawarkan oleh transportasi online ini dibandingkan dengan konvensional. Masyarakat tak perlu jalan menuju pangkalan, akan tetapi cukup menunggu di rumah dan kemudian di jemput. Selain itu bisa mengantarkan barang, berupa makanan maupun minuman dan dengan harga yang terjangkau. Sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi online dibandingkan dengan konvensional.

Tak hanya pengguna jasa, hal itu pun mendorong masyarakat tertarik untuk menjadi Driver taksi online. Berbagai pertimbangan seperti mencari uang tambahan, belum mendapat pekerjaan dan sebagainya. Terbukti di berbagai daerah salah satunya Kota Surakarta lebih dari seribu pengemudi yang beroperasi dan menyebar diberbagai pangkalan. Akan tetapi dengan terus meningkatnya jumlah Driver yang beroperasi di Kota Surakarta, hal tersebut akan menimbulkan dampak negatif seperti kemacetan dan masalah lahan parkir. Umumnya taksi-taksi online ini memilih menunggu penumpang atau konsumen di daerah sekitar pusat-pusat perbelanjaan seperti Mall, Pasar, Hotel dan sebagainya.



Gambar 2. Diagram Alir Kerangka Penelitian

Sumber : Penulis, 2019

1.7 Batasan Operasional

Transportasi adalah memindahkan atau mengangkat sesuatu dari satu tempat ke tempat lain (Marlok.1991)

Jangkauan pelayanan transportasi adalah batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini juga disebut sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi (Fidel Miro. 1997:3).

Go-Car adalah layanan taksi online yang tersedia di aplikasi **Go-Jek**. **Go-Car** dioperasikan dengan menggunakan mobil pribadi berplat hitam dengan hitungan argo flat atau tetap.

Sosial-ekonomi adalah kedudukan atau posisi seseorang dalam kelompok masyarakat yang ditentukan oleh jenis aktivitas ekonomi, tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, rumah tinggal, dan jabatan dalam organisasi (Abdulsyani 1994:65).

Pola Sebaran merupakan suatu bentuk atau rangkaian yang dapat menggambarkan atau mendiskripsikan mengenai suatu gejala itu sendiri (Bintarto dan Hadisumarno, 1979).

Pengemudi merupakan seseorang yang memiliki kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan (Wikipedia, Encyclopedia).