

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Berkembangnya internet yang begitu pesat membuat masyarakat menyukai ponsel, mulai dari *browsing*, bermain *game online* bahkan berbelanja pun bisa dilaksanakan dengan secara *online*. Selain e-commerce, pengadaan jasa juga dapat difasilitasi melalui jalur online, termasuk pemesanan jasa transportasi. Prevalensi lalu lintas yang padat dan tingkat keterlibatan masyarakat yang tinggi telah membuat individu memilih layanan transportasi sebagai moda transportasi pilihan mereka. Untuk menghindari kemacetan lalu lintas, orang sering menunjukkan keragu-raguan untuk mengoperasikan mobil mereka. Transportasi digunakan oleh individu untuk memungkinkan tugas sehari-hari mereka. Transportasi merupakan kebutuhan mendasar bagi individu yang terlibat dalam berbagai aktivitas, termasuk pekerjaan, pendidikan, perjalanan, dan pengejaran lainnya. Minimnya infrastruktur transportasi umum, terutama dalam hal kapasitas transportasi, nampaknya tidak sejalan dengan masih besarnya ketergantungan masyarakat pada transportasi publik. Daerah perkotaan dihadapkan pada banyak tantangan, seperti kemacetan lalu lintas, penyediaan layanan yang tidak memadai, dan kondisi transportasi umum yang tidak optimal yang gagal memenuhi tuntutan masyarakat.

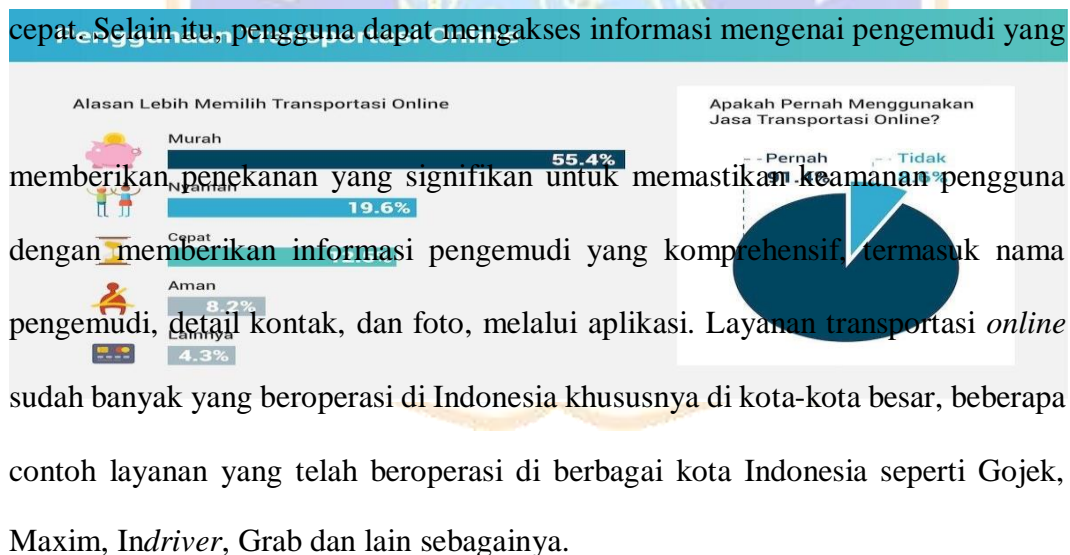
Maraknya penggunaan internet di masyarakat, ditambah dengan keterbatasan transportasi tradisional, mendorong para pengusaha berlomba-lomba

mengembangkan solusi transportasi baru. Hal ini mengakibatkan munculnya layanan transportasi online yang mengintegrasikan teknologi internet dengan layanan transportasi. Transportasi *online* ini memberikan banyak keunggulan sehingga masyarakat lebih memilih transportasi *online* ketimbang konvensional.

Gambar 1.1.1. Alasan Masyarakat Memilih Transportasi *Online*

Sumber: www.shopback.co.id

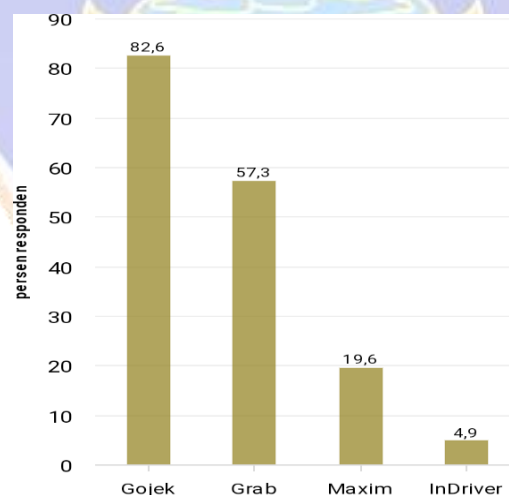
Kehadiran transportasi online telah membawa beberapa manfaat bagi masyarakat, antara lain harga yang transparan, kemudahan, dan pelayanan yang cepat. Selain itu, pengguna dapat mengakses informasi mengenai pengemudi yang



Salah satu layanan transportasi *online* yang cukup diketahui masyarakat adalah Gojek, berdiri tahun 2010 menjadikan Gojek adalah perintis atau pelopor transportasi berbasis *online* di Indonesia. PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa merupakan alternatif nama Gojek Indonesia. Tujuan dari pelayanan Gojek Indonesia ialah berupaya memfasilitasi proses pemesanan ojek melalui platform digital, sehingga meningkatkan aksesibilitas untuk semua. Aplikasi Gojek online tersedia untuk diunduh gratis di Google Play Store bagi perangkat Android dan Apple App Store untuk perangkat iOS. Inovasi ojek online Gojek Indonesia tidak lepas dari sosok tokoh bangsa Nadiem Makarim. Gojek sebagai salah satu layanan transportasi online yang cukup ramai peminatnya, menurut survei INDEF (2022), sekarang ini Gojek termasuk layanan transportasi online yang sangat banyak dipergunakan oleh konsumen Indonesia.

Gambar 1.1.2.

Transportasi online terbanyak yang dipergunakan bagi konsumen Indonesia



Sumber: INDEF (2022)

Di tahun 2020, Gojek mengalami pertumbuhan dengan menawarkan berbagai layanan berbasis aplikasi dan mengembangkan operasi usahanya ke berbagai negara di kawasan Asia Tenggara. Gojek telah mencapai valuasi 10 miliar Dolar AS, sehingga menjadi start-up pertama di Indonesia yang meraih status decacorn. Mengacu pada katadata.co.id, Gojek memiliki kurang lebih dua juta pengemudi, 400 ribu penjual makanan, dan mayoritas UMKM per Maret 2019. Selain itu, ada 60 ribu penyedia layanan yang terkait dengan perusahaan. Apalagi bila diperhatikan melalui banyaknya aplikasi Gojek yang sudah diunduh dari Playstore, ternyata saat ini jumlahnya sudah melebihi 100 juta unduhan. Gojek menawarkan berbagai produk layanan, antara lain Go-Ride, layanan transportasi berbasis sepeda motor, dan Go-Car, layanan transportasi berbasis mobil. Selain itu, ada produk layanan lain yang tersedia, diantaranya *Go-Food*, *GoSend*, *Go-Mart*, *Go-Med*, *Go-Shop*, *Go-Box*, *Go-Clean*, *Go-Tix*, *Go-Pulsa* dan *Go-Partner* (khusus untuk mitra Gojek atau *driver* Gojek). Prestasi yang dikaitkan dengan Gojek tidak dapat disangkal terkait dengan kesadaran publik akan berbagai layanan dan penawaran yang disediakan perusahaan.

Gojek telah menghasilkan banyak hasil positif baik secara sosial maupun ekonomi, seperti mengurangi pengangguran dan meningkatkan taraf hidup dengan menambah pendapatan. Menjamurnya aplikasi transportasi online seperti Gojek berdampak pada lonjakan jumlah driver ojek yang biasa disebut driver Gojek secara signifikan. Bagi seseorang yang mempunyai pengetahuan dan keterampilan dalam memanfaatkan prospek pekerjaan, mengejar karir sebagai pengemudi Gojek menghadirkan peluang yang berpotensi menguntungkan, karena berpotensi menghasilkan banyak peluang kerja dan menambah penghasilan seseorang. Sumber

daya manusia adalah aspek penggerak utama dalam beroperasinya suatu perusahaan termasuk Gojek selain modal dan teknologi. Manusia adalah faktor penting bagi sebuah perusahaan karena manusia memiliki ciri khas yang unik bila dibandingkan terhadap faktor lainnya.. Gojek mendapat keuntungan salah satunya adalah dari pelayanan jasa yang diberikan dan yang menjalankannya adalah *driver* itu sendiri, oleh sebab itu peran *driver* sangat penting dalam beroperasinya Gojek.

Proses penetapan retribusi penggunaan sepeda motor untuk kemajuan masyarakat dilakukan melalui pemanfaatan aplikasi. Penetapan tarif pelayanan minimum bergantung pada sistem zonasi, dimana tarif regional untuk ojol di zona I sesuai dengan wilayah geografis yang bersangkutan (Sumatera, Bali, dan Jawa selain Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi) “biaya jasa batas bawah: Rp2.000 per km, biaya jasa batas atas: Rp2.500 per km, biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa per 4 km pertama antara Rp8.000 sampai Rp10.000. Tarif ojol regional zona II meliputi daerah (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi/Jabodetabek) biaya jasa batas bawah: Rp2.550 per km, biaya jasa batas atas: Rp2.800 per km, biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa per 4 km antara Rp10.200 sampai Rp11.200. Tarif ojol regional zona III meliputi daerah (Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara dan sekitarnya, Maluku dan Papua) biaya jasa batas bawah: Rp2.300 per km, biaya jasa batas atas: Rp2.750 per km, biaya jasa minimal dengan rentang biaya jasa per 4 km antara Rp9.200 sampai Rp11.000.” Berdasarkan tarif tersebut driver tidak memperoleh pendapatan tetap tetapi berpeluang memperoleh pendapatan lebih besar sesuai dengan kemampuannya. Gojek melakukan kerjasama dengan driver-driver yang tersebar di sejumlah wilayah di Indonesia misalnya Bali, Jakarta, Surabaya, Bandung dan

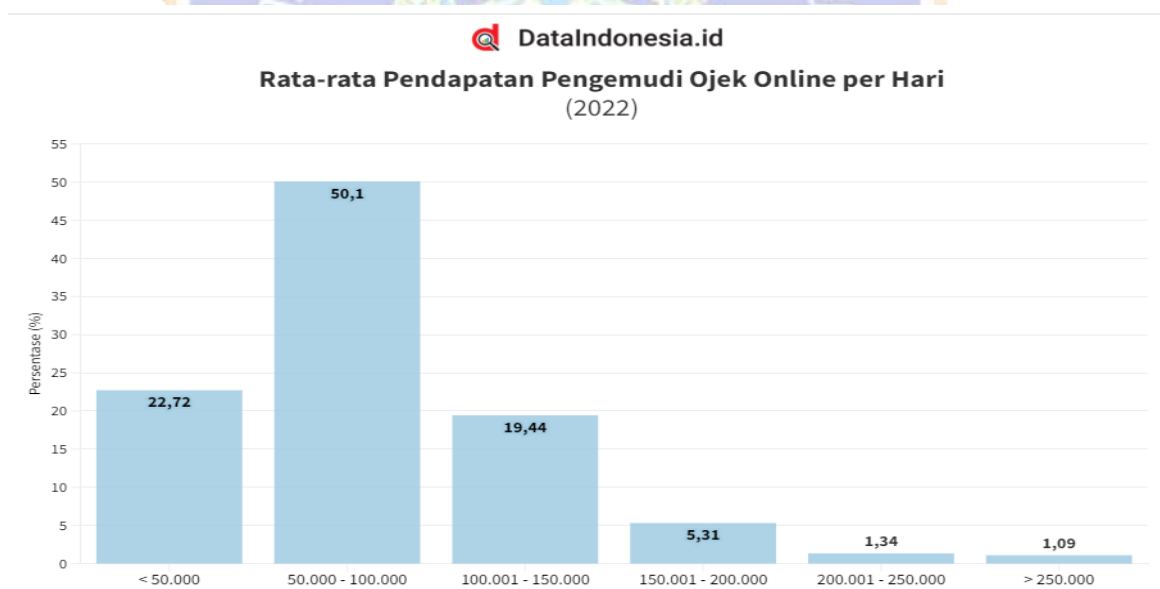
daerah lainnya. Baru-baru ini, Gojek mulai beroperasi di Bali, dengan fokus awal di Kota Denpasar. Keputusan ini didasarkan pada mobilitas kawasan yang signifikan dan sentralitasnya terhadap berbagai aktivitas dan keramaian di Bali, mengingat Kota Denpasar adalah ibu kota provinsi Bali.

Tujuan utama setiap organisasi adalah untuk mencapai profitabilitas dan meningkatkannya dengan berkelanjutan disetiap waktu. Disamping itu, perusahaan berusaha untuk memenuhi permintaan pelanggan mereka dan memastikan stabilitas operasi mereka. Strategi potensial untuk mencapai tujuan ini melibatkan kenaikan produktivitas tenaga kerja. Karenanya, tenaga kerja diharapkan dapat mengoptimalkan produksi atau peningkatan suatu produk atau jasa melalui pemanfaatan sumber daya dengan efisien dan efektif. Karenanya, optimalisasi pertumbuhan perusahaan mensyaratkan adanya tenaga kerja yang efisien. Ada korelasi positif antara produktivitas tenaga kerja dan pendapatan dan keuntungan, dimana peningkatan produktivitas tenaga kerja mengarah pada peningkatan pendapatan dan keuntungan yang sesuai. Produktivitas perusahaan harus dioptimalkan untuk memaksimalkan jumlah tenaga kerja dan mendukung pendapatan, yang pada akhirnya berdampak positif bagi perusahaan dan kesejahteraan tenaga kerjanya. Sedarmayanti (2009) memberikan penjelasan tentang produktivitas sebagai suatu konsep yang pada umumnya melibatkan perbandingan dari hasil yang didapatkan dengan sumber daya yang dipergunakan. Bagi driver Gojek output adalah pesanan yang diselesaikan sementara input adalah tenaga dan waktu.

Untuk meningkatkan produktivitas kerja para driver yang berada dalam naungannya, Gojek memberikan kompensasi mencakup insentif atau bonus bagi

masing-masing driver yang sudah memenuhi target point per harinya, Gojek juga memberikan kebebasan jam kerja untuk para pengemudi ojek, serta Gojek memberikan penilaian performa kepada setiap pengemudi, apabila pengemudi memiliki performa yang buruk maka bonus tidak akan dikeluarkan bahkan akun pengemudi tersebut bisa dibekukan. Semua hal tersebut dilakukan demi mendukung dalam meningkatkan produktivitas serta kinerja para driver yang bermitra dengan Gojek. Dengan adanya kompensasi berupa insentif atau bonus tidak serta merta memberikan pendapatan yang maksimal bagi para driver. Berbagai permasalahan muncul dalam mencapai bonus tersebut sehingga para driver tidak mencapai produktivitas yang maksimal. Hal itupun nampak melalui perolehan survei Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang) Kementerian Perhubungan (Kemenhub).

Gambar 1.1.3. Rata-rata pendapatan pengemudi ojek online per hari.



Sumber : *Kemenhub (2022)*

Mengacu pada survei diatas, tercatat 50,1% pengemudi ojol yang penghasilannya sekitar Rp50.000 sampai Rp100.000 per harinya dan hanya

sebagian kecil dari driver ojek online yang bisa mendapatkan lebih dari Rp200.000 per harinya. Hampir setengah dari total driver hanya mendapatkan Rp50.000 hingga Rp100.000, tentu angka sebanyak itu tidak cukup untuk mencukupi kebutuhan setiap harinya apalagi seorang driver yang sudah memiliki keluarga. Tingkat produktivitas tenaga kerja yang lebih tinggi berkorelasi positif dengan peningkatan pendapatan dan keuntungan, hal ini juga berlaku bagi para driver jika produktivitas menurun maka pendapatan juga akan menurun dan jika driver meningkatkan produktivitasnya maka akan memberikan dampak positif bagi Gojek maupun driver itu sendiri, bagi Gojek tentu ingin setiap driver nya bekerja lebih produktif sehingga laba atau keuntungan perusahaan meningkat, sementara bagi driver dengan meningkatkan produktivitas maka pendapatan juga akan meningkat sehingga driver akan lebih sejahtera. Tentu ada permasalahan yang menyebabkan para driver tidak mencapai pendapatan yang cukup, walaupun telah disediakan insentif atau bonus oleh Gojek, akan tetapi tidak hanya itu yang dapat mempengaruhi produktivitas para driver dalam mencapai pendapatan yang maksimal. Terdapat banyak jenis faktor selain insentif yang mampu memberikan dampak bagi produktivitas driver ojek online seperti umur, jenis kelamin, jam kerja, tingkat upah, pengalaman, kesehatan, motivasi atau semangat, tingkat pendidikan dan yang lainnya.

Kesehatan kerja ialah faktor yang sangat memberikan dampak bagi produktivitas driver. Kesehatan kerja adalah aspek kesehatan masyarakat yang berkaitan dengan faktor-faktor terkait pekerjaan yang dapat berdampak pada kesejahteraan karyawan. Mengacu pada wawancara singkat yang telah dilakukan ke sepuluh driver Gojek, kesehatan merupakan hal yang mempengaruhi semangat dan kemauan para driver Gojek tersebut dalam bekerja, jika kesehatan tidak baik

maka tidak mungkin driver akan memaksakan diri untuk bekerja. Berbagai penyakit selalu membayangi seperti ambeien, sakit tulang ekor, masuk angin, masalah kulit dan sebagainya, akan tetapi masalah kesehatan rata-rata dialami oleh para driver adalah mata kering atau iritasi, sakit punggung, masuk angin (jika driver bekerja pada malam hari), dan masalah pernapasan karena paparan asap kendaraan yang begitu banyak dan yang lainnya. Gangguan kesehatan tersebut merupakan gangguan kesehatan yang bersifat sementara yang bisa hilang dalam waktu 1 sampai 2 hari, akan tetapi tak jarang driver-driver tersebut harus tidak bekerja selama beberapa hari akibat masalah kesehatan yang berkelanjutan seperti batuk, pilek dan juga demam apabila cuaca tidak mendukung. Mengalami masalah kesehatan tentu sangat mempengaruhi produktivitas kerja para driver tersebut sehingga mempengaruhi konsistensinya dalam bekerja, berdasarkan wawancara rata-rata driver mengatakan jika mengalami masalah kesehatan driver-driver tersebut hanya tidak bekerja selama 1-2 hari, akan tetapi tak jarang driver-driver tersebut tidak bekerja selama 1 minggu atau lebih karena mengalami masalah kesehatan yang cukup parah.

Konsistensi jam dan hari dalam bekerja merupakan salah satu kriteria dari Gojek untuk bisa mendapatkan pesanan sehingga dapat mempengaruhi pendapatan driver. Tidak hanya driver akan tetapi para karyawan dan tenaga kerja lainnya juga merasakannya karena kondisi kesehatan sangat mempengaruhi semangat dalam bekerja, jika semangat menurun produktivitas juga akan menurun. Memang sepantasnya masalah kesehatan selalu membayangi para driver Gojek karena tuntutan pekerjaan yang mengharuskan driver-driver tersebut bekerja di luar ruangan tepatnya di jalanan, bahkan tak jarang ada driver Gojek yang mengalami

kecelakaan saat sedang bekerja.

Santoso (2019) berpendapat bahwa konsep jam kerja berkaitan dengan terlibat dalam upaya menghasilkan pendapatan atau memproduksi komoditas dan fasilitas dengan tujuan memperoleh kompensasi moneter dalam jangka waktu tertentu. Berdasarkan wawancara singkat yang dilakukan pada sepuluh driver Gojek Kota Denpasar, semua driver mengatakan sering mengalami perubahan jam kerja yang artinya para driver tidak pernah konsisten dalam menentukan jam kerja, alasannya adalah pengemudi Gojek tidak memiliki kewajiban kontraktual untuk mematuhi jumlah jam kerja yang ditetapkan, tidak seperti karyawan perusahaan tradisional. Konsekuensinya, pengemudi bertanggung jawab untuk mengatur jadwal kerja mereka secara mandiri, tanpa peraturan yang mewajibkan minimal 7-8 jam per hari atau 5-6 hari kerja dalam seminggu.

Adapun beberapa faktor yang mempengaruhi jam kerja driver seperti umur, kesehatan, semangat, motivasi, jumlah tanggungan/pengeluaran dan berbagai alasan lainnya. Sebanyak 6 driver mengatakan faktor yang paling sering mempengaruhi jam kerjanya adalah kesehatan dan jumlah tanggungan/pengeluaran, 6 driver tersebut mengatakan mampu bekerja lebih dari 8 jam sehari dikarenakan kebutuhan hidup yang harus dipenuhi apalagi jika driver tersebut memiliki tanggungan keluarga yang membuat jumlah pengeluaran tidak sedikit, akan tetapi masalah kesehatan selalu membayangi setiap harinya karena resiko bekerja di jalanan dan bila driver-driver tersebut mengalami gangguan kesehatan maka jumlah jam kerja pun akan berkurang yang akibatnya mempengaruhi pendapatannya. Sementara 4 driver lainnya beralasan karena tidak semangat, malas, keadaan cuaca di luar panas/hujan dan jumlah pengeluaran yang

tidak banyak, membuat 4 driver tersebut hanya bekerja kurang dari 8 jam sehari, akan tetapi driver-driver tersebut terbelang masih remaja yang artinya tidak memiliki tanggungan hidup sehingga bebas mengatur jam kerjanya tanpa memperdulikan pendapatan yang diperoleh.

Secara umum, dapat dikemukakan bahwa terdapat korelasi positif antara jumlah waktu yang dialokasikan untuk bekerja dan tingkat efisiensi yang dicapai. Individu yang menunjukkan tingkat produktivitas yang lebih tinggi cenderung menginvestasikan lebih banyak waktu dan usaha ke dalam pekerjaan mereka, menghasilkan pendapatan yang meningkat. Jadi driver-driver Gojek dapat bebas mengatur jam kerjanya tergantung kebutuhan dan kondisinya dan ditambah lagi tidak adanya peraturan mengenai pembatasan jam kerja ke driver ojek online yang seharusnya dimanfaatkan untuk memperoleh pendapatan yang maksimal.

Dari kajian studi yang dilaksanakan Nasution, dkk (2022) membuktikan bahwasanya beban kerja yang dihadapi bagi para pengemudi ojek online tidak saja bersifat fisik tetapi juga mental. Besarnya beban kerja dipengaruhi oleh faktor ekstrinsik dan intrinsik. Faktor eksternal mencakup berbagai elemen seperti lingkungan kerja, jam kerja, tata letak, peralatan, dan fasilitas, di antara faktor-faktor terkait lainnya. Faktor internal meliputi faktor fisik dan psikologis. Beban kerja setiap pengemudi berbeda-beda. Beban kerja saat ini tidak diragukan lagi merupakan faktor yang berkontribusi terhadap peningkatan produktivitas. Jika beban kerja pengemudi disesuaikan dengan kemampuannya, kemungkinan besar produktivitasnya tentu meningkat. Cerminan rendahnya beban kerja dan produktivitas tenaga kerja para pengemudi ojek online di Kota Medan berpotensi untuk meningkatkan produktivitas para pengemudi tersebut, karena dapat menjadi

sumber motivasi keluarga bagi para pengemudi untuk tetap semangat dalam bekerja. Hal ini memfasilitasi kinerja seluruh pengemudi ojek yang optimal dan mahir dalam menjalankan tugasnya masing-masing.

Adapun temuan yang dilaksanakan Nuswantoro, dkk (2014) mengungkapkan bahwasanya Program Kesehatan Kerja menyumbangkan pengaruhnya dengan negatif dan signifikan bagi faktor penyakit yang diakibatkan oleh pekerjaan, Temuan menunjukkan bahwa ada hubungan terbalik antara kualitas pelaksanaan program kesehatan kerja dan kejadian penyakit akibat kerja. Secara khusus, tingkat implementasi program yang lebih tinggi dikaitkan dengan insiden penyakit yang lebih rendah, sementara tingkat implementasi yang lebih rendah dikaitkan dengan insiden yang lebih tinggi. Dilanjutkan oleh kajian studi dari Nugroho (2020) dimana adanya pengaruh negatif dari jam kerja bagi pendapatan. Hal inipun terjadi dikarenakan oleh keadaan dan kondisi di Kota Bojonegoro yang mana ketika dilaksanakan kajian studi musim hujan melanda Kota Bojonegoro. Mengacu pada uraian latar belakang permasalahan tersebut, karenanya dilaksanakan kajian studi berjudul “PENGARUH KESEHATAN KERJA DAN JAM KERJA TERHADAP PRODUKTIVITAS KERJA PADA DRIVER GOJEK RODA DUA DI KOTA DENPASAR”

1.2. Identifikasi Masalah

Mengacu kepada penjelasan latar belakang, dengan demikian peneliti mampu menyusun identifikasi masalah dalam kajian studi ini, yaitu:

- 1) Penurunan produktivitas kerja yang fluktuatif karena faktor kesehatan kerja dan jumlah jam kerja yang tidak menentu setiap harinya yang dialami driver Gojek di Kota Denpasar .

- 2) Kondisi kesehatan yang menurun karena resiko bekerja di jalanan yang membuat *driver* Gojek Kota Denpasar tidak mempunyai semangat dalam bekerja sehingga mempengaruhi pendapatan dan produktivitasnya.
- 3) Jam kerja yang tidak beraturan karena tidak adanya peraturan mengenai jumlah jam kerja dan berbagai alasan dari para *driver* sehingga mempengaruhi produktivitasnya yang berupa jumlah pendapatan.
- 4) Jam kerja yang tidak beraturan karena tidak adanya peraturan mengenai jumlah jam kerja dan berbagai alasan dari para *driver* yang membuat jumlah pendapatan tidak maksimal sehingga mempengaruhi kesejahteraannya.
- 5) Masalah kesehatan *driver* yang kerap mempengaruhi jam kerjanya sehingga tidak mudah dalam mencapai produktivitas yang berupa bonus/insentif.
- 6) Adanya kesenjangan dari penelitian terdahulu terkait variabel bebas kesehatan kerja dan jam kerja serta variabel terikat yaitu produktivitas kerja.

1.3. Pembatasan Masalah

Produktivitas kerja *driver* Gojek dipengaruhi melalui sejumlah faktor diantaranya; umur, jenis kelamin, jam kerja, tingkat upah, insentif, pengalaman kerja, kesehatan, motivasi atau semangat, tingkat pendidikan dan yang lainnya. Mengacu kepada identifikasi permasalahan sebelumnya, karenanya studi ini berfokus dengan mengujikan pengaruh kesehatan kerja dan jam kerja bagi produktivitas kerja *driver* Gojek Kota Denpasar.

1.4. Rumusan Masalah

Terdapat pula rumusan permasalahan yang pengkaji ajukan, diantaranya:

- 1) Apakah kesehatan kerja berpengaruh bagi produktivitas kerja pada

driver Gojek roda dua di Kota Denpasar?

- 2) Apakah jam kerja berpengaruh bagi produktivitas kerja pada *driver* Gojek roda dua di Kota Denpasar?
- 3) Apakah kesehatan kerja dan jam kerja secara bersama-sama berpengaruh bagi produktivitas kerja pada *driver* Gojek roda dua di Kota Denpasar?

1.5. Tujuan Penelitian

Berlandaskan penjelasan rumusan masalah, demikian bisa ditetapkan tujuan dari pelaksanaan kajian studi ini yakni diantaranya:

- 1) Untuk mengetahui pengaruh kesehatan kerja bagi produktivitas kerja pada *driver* Gojek roda dua di Kota Denpasar.
- 2) Untuk mengetahui pengaruh jam kerja bagi produktivitas kerja pada *driver* Gojek roda dua di Kota Denpasar.
- 3) Untuk mengetahui pengaruh kesehatan kerja dan jam kerja secara bersama-sama bagi produktivitas kerja pada *driver* Gojek roda dua di Kota Denpasar.

1.6. Manfaat Penelitian

Temuan ini diharap mampu menyumbangkan beberapa kegunaan yang bersifat membangun, diantaranya

- 1) Manfaat teoritis

Hasil yang diantisipasi dari upaya penelitian ini siap untuk meningkatkan pengetahuan yang ada di bidang ini, dan dapat berfungsi sebagai sumber berharga bagi para ilmuwan masa depan yang ingin mengeksplorasi topik ini lebih jauh..

2) Manfaat praktis

Hasil temuan ini bisa dipergunakan bagi pihak Gojek khususnya di Kota Denpasar sebagai bahan dalam mempersiapkan kebijakan-kebijakan yang lebih layak terkait kesehatan kerja, jam kerja serta mengenai produktivitas kerja kepada seluruh *driver* Gojek roda dua di Kota Denpasar dan pemerintah juga diharapkan dapat mengontrol pelaksanaan kebijakan tersebut serta nantinya pemerintah juga dapat memantau tingkat efektifitas dari kebijakan tersebut.

