

**RASIONALITAS PILIHAN MASYARAKAT KOTA KUPANG  
MENJADI *DRIVER* OJEK *ONLINE***

**TESIS**

**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan  
Memperoleh Derajat Gelar S-2  
Program Studi Magister Sosiologi**



**Disusun Oleh :**

**Syaiful Muhammad Usman**

**NIM : 202110270211015**

**PROGRAM STUDI MAGISTER SOSIOLOGI  
DIREKTORAT PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MALANG  
TAHUN 2024**

**RASIONALITAS PILIHAN MASYARAKAT KOTA  
KUPANG MENJADI DRIVE OJEK ONLINE**

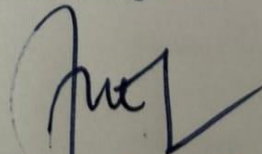
Diajukan oleh :

**SYAIFUL MUHAMMAD USMAN  
202110270211015**

Telah disetujui

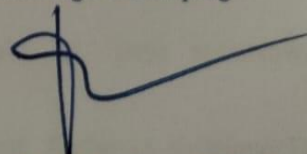
Pada hari/tanggal, **Jum'at, 05, Januari 2014**

Pembimbing Utama



Asoc. Dr. Tutik Sulistyowati, M.Si

Pembimbing Pendamping

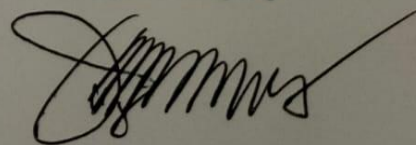


Asoc. Prof. Rachmad Kristiono  
D.S, Ph.D



Prof. Achsanul In'am, Ph.D

Ketua Program Studi  
Magister Sosiologi



Prof. Oman Sukmana, M.Si

# TESIS

Dipersiapkan dan disusun oleh :

**SYAIFUL MUHAMMAD USMAN**

202110270211015

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji  
pada hari/tanggal, **Jum'at, 05 Januari 2024**  
dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai kelengkapan  
memperoleh gelar Magister/Profesi di Program Pascasarjana  
Universitas Muhammadiyah Malang

## SUSUNAN DEWAN PENGUJI

<b>Ketua</b>	:	Assoc. Prof. Dr. Tutik Sulistyowati, M.Si
<b>Sekretaris</b>	:	Assoc. Prof. Rachmad Kristiono D.S, Ph.D
<b>Penguji I</b>	:	Prof. Dr. Oman Sukmana
<b>Penguji II</b>	:	Dr. Ahmad Habib

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya :

Nama : **SYAIFUL MUHAMMAD USMAN**

NIM : **202110270211015**

Program Studi : **Magister Sosiologi**

Dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa :

1. TESIS dengan judul : **RASIONALITAS PEMILIHAN MASYARAKAT KOTA KUPANG MENJADI DRIVE OJEK ONLINE**. Adalah karya saya dan dalam naskah Tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dalam daftar pustaka.
  2. Apabila ternyata dalam naskah Tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur **PLAGIASI**, saya bersedia Tesis ini **DIGUGURKAN** dan **GELAR AKADEMIK YANG TELAH SAYA PEROLEH DIBATALKAN**, serta diproses sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.
  3. Tesis ini dapat dijadikan sumber pustaka yang merupakan **HAK BEBAS ROYALTY NON EKSKLUSIF**.
- Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Malang, 05 Januari 2024

Yang menyatakan,



**SYAIFUL MUHAMMAD**

## ABSTRAK

### RASIONALITAS PEMILIHAN MASYARAKAT KOTA KUPANG MENJADI DRIVE OJEK ONLINE

SYAIFUL MUHAMMAD USMAN

202110270211015

[syaifulliarian@gmail.com](mailto:syaifulliarian@gmail.com)

Program Studi Magister Sosiologi Universitas Muhammadiyah Malang, Jawa Timur, Indonesia

Dalam penelitian ini, peneliti berada di lokasi penelitian untuk mengetahui bagaimana rasionalitas pilihan masyarakat Kota Kupang menjadi *driver* ojek *online*, bagaimana mengatur waktu bekerja dan sebagai *driver* ojek *online*, sekaligus melakukan wawancara dengan informan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Penelitian kualitatif digunakan untuk menelaah obyek-obyek alam dimana peneliti sebagai instrumen utamanya. Pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara dan dokumentasi. Adapun hasil penelitian adalah 1. Tidak ada persaingan yang dimaksud peneliti di sini bahwa tahun 2018 menjadi tahun di mana Grap baru maraknya di Kota Kupang. 2. Waktu fleksibel yang dimaksud peneliti di sini bahwa pekerjaan ojek *online* bisa dikerjakan di waktu apa pun, baik waktu pagi, siang, sore maupun malam. 3. Faktor pendapatan yang dimaksud ialah berkaitan dengan penghasilan yang didapatkan seseorang pada pekerjaan yang ia lakoni yang mana dapat membantu memenuhi kebutuhan hidupnya. Sesuai dengan data yang sudah didapatkan sehingga dapat disimpulkan sebagai berikut: *Driver* ojek *online* berasal dari berbagai kalangan, seperti dosen, pegawai kantor dan sebagainya. Selain itu, ojek *online* bagi beberapa orang adalah pekerjaan utama, sedangkan beberapa lainnya adalah pekerjaan sampingan.

**Kata Kunci: Rasionalitas, masyarakat kupang, drive ojek onlien**

## **ABSTRACT**

### **RATIONALITY OF ELECTION OF KUPANG CITY COMMUNITIES TO BE ONLINE OJEK DRIVERS**

SYAIFUL MUHAMMAD USMAN

202110270211015

[syaifulliarian@gmail.com](mailto:syaifulliarian@gmail.com)

Master's Study Program in Sociology, University of Muhammadiyah Malang,  
East Java, Indonesia

In this research, researchers were at the research location to find out the rationality of the people of Kupang City's choice to become online motorcycle taxi drivers, how to manage their work time and become online motorcycle taxi drivers, as well as conducting interviews with informants. This research uses qualitative research methods with descriptive research type. Qualitative research is used to examine natural objects where the researcher is the main instrument. Data collection uses observation, interviews and documentation. The results of the research are 1. There is no competition. What the researchers mean here is that 2018 is the year when Grap just became popular in Kupang City. 2. Flexible time What the researcher means here is that online motorcycle taxi work can be done at any time, whether in the morning, afternoon, evening or night. 3. The income factor in question is related to the income a person gets from the work he does which can help meet his living needs. In accordance with the data that has been obtained, it can be concluded as follows: Online motorcycle taxi drivers come from various groups, such as lecturers, office employees and so on. Apart from that, online motorcycle taxis for some people are their main job, while for others it is a side job.

**Keywords: Rationality, Kupang society, online motorcycle taxi driving**



## KATA PENGANTAR



*Assalamualaikum Warrahmatullahi Wabbarakatuh.*

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah swt. Atas rahmat dan hidayah-Nya, sehingga Tesis yang berjudul **“RASIONALITAS PILIHAN MASYARAKAT KOTA KUPANG MENJADI DRIVER OJEK ONLINE”** dapat diselesaikan.

Shalawat dan salam tak lupa penulis haturkan kepada Baginda Rasulullah Muhammad Saw, sebagai Rahmatan lil alamin di muka bumi ini. juga sebagai syuri tauladan bagi ummatnya. Penulisan tesis ini dapat terselesaikan dengan baik atas bantuan, dorongan serta bimbingan dari pihak-pihak tertentu yang terkait. Dengan penuh rasa syukur, kebahagiaan tentu tidak dapat disembunyikan dari terselesaikannya penulisan tesis ini. Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada :

1. Rektor Universitas Muhammadiyah Malang Prof. Dr. Nazaruddin Malik, S.E., M.Si dan para wakil Rektor yang tidak dapat sebutkan satu persatu.
2. Ketua Program Studi Magister Sosiologi Prof. Oman Sukmana, M.Si. beserta Sekretaris Program Studi Magister Sosiologi Assc. Prof. Rachmad Kristiono D.S, Ph.D

3. Dosen pembimbing ke-1 Ibu Assc. Prof. Dr Tutik Sulistyowati, M.Si dan Bapak Assc. Dr. Rahmad K. Dwi Susilo, MA, M.Pd atas bimbingan, arahan, saran dan masukan dalam penelitian ini.
4. Dosen Penguji Tesis ke-1 Bapak Prof. Oman Sukmana, M.Si. dan ke-2 Bapak Dr. Ahmad Habib
5. Seluruh dosen-dosen pascasarjana Magister Sosiologi tercinta yang peneliti tidak dapat hitung banyaknya ilmu yang diberikan kepada peneliti selama perkuliahan hingga akhir studi.
6. Seluruh staf pegawai akademik Universitas Muhammadiyah Malang yang telah memberikan pelayanan terhadap segala sesuatu yang berkaitan dengan kebutuhan penulis dalam penyusunan Tesis ini.
7. Keluarga besar penulis, yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada peneliti hingga selesainya penyusunan Tesis ini.
8. Rekan-rekan mahasiswa pascasarjana Magister Sosiologi UMM angkatan 2021-2022 yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, dan pastinya kalian terbaik semuanya.

Penulis menyadari bahwa Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritikan dan saran dari pembaca yang bersifat membangun dalam rangka penyempurnaan Tesis ini. Akhir kata penulis mengucapkan banyak terima kasih atas segala bantuan yang telah diberikan, mudah-mudahan dapat memberi manfaat bagi para pembaca, terutama bagi diri

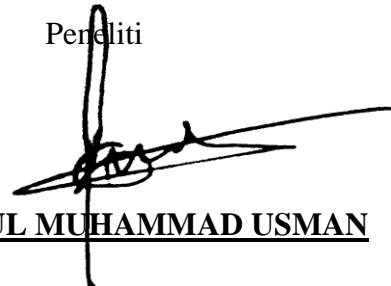


pribadi penulis. Penulis hanya mampu mengembalikan kepada Allah SWT  
Semoga mendapatkan balasan yang setimpal. Amiin.

Billahi Fii sabilil haq, fastabiqul khairat, Wassalamu Alaikum Warahmatullahi  
Wabarakatuh.

Malang, 05 Januari 2024

Peneliti



**SYAIFUL MUHAMMAD USMAN**

**202110270211015**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>DAFTAR PENGUJI .....</b>	<b>iii</b>
<b>SURAT PERNYATAAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>PENDAHULUAN</b>	
A. Penelitian Terdahulu .....	1
B. Transportasi Online.....	9
C. Ojek Online .....	9
D. Pilihan Rasional .....	9
<b>TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Penelitian Terdahulu .....	10
B. Transportasi Online .....	13
C. Ojek Online .....	15
D. Pilihan Rasional .....	18
<b>METODE PENELITIAN</b>	
A. Pendekatan dan Jenis penelitian.....	20
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	21
C. Subjek dan Objek Penelitian .....	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	22
E. Teknik Analisis Data.....	24
<b>HASIL PENELITIAN</b>	
A. Gambaran Lokasi Penelitian .....	27
B. Sejarah Transportasi Ojek Online di Kota Kupang .....	28
C. Rasionalitas Masyarakat Menjadi <i>Driver Ojek Online</i> .....	31
D. Efek Pendapatan Driver Ojek Online dalam Pemenuhan Kebutuhan Keluarga .....	37
E. Analisa Temuan.....	39

**PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	40
B. Saran .....	41

**DAFTAR PUSTAKA**

## **DAFTAR TABEL**

1. Tabel : Temuan Hasil Penelitian.....	39
---	----

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan salah satu faktor penting penunjang kegiatan dan roda penggerak pembangunan negara. Kota merupakan tempat di mana manusia hidup dengan segala aktivitasnya. Sarana dan prasarana yang diperlukan untuk mendukung operasional kota. Kota dapat dipahami sebagai suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan pendapatan penduduk yang tinggi dan dicirikan oleh kelas sosial ekonomi dan pola material yang heterogeny (Budiwan, 2020).

Manusia tidak akan mengalami pertumbuhan dan keberfungsian jika tidak didukung oleh transportasi. Transportasi dikatakan baik jika merupakan suatu sistem yang memberikan pelayanan secara lengkap, baik untuk masyarakat umum maupun untuk privasi, sekaligus memberikan rasa aman, nyaman dan merupakan sesuatu yang dapat dipercaya oleh penggunanya (Budiwan, 2020).

Transportasi mempunyai peran strategis dalam perputaran perekonomian nasional, tetapi industri ini juga merupakan industri yang aktif seperti sektor ekonomi lainnya. Sektor transportasi ini meliputi angkutan laut, angkutan darat, angkutan sungai, angkutan udara, angkutan kereta api, dan jasa penunjang angkutan. Perkembangan industri transportasi ini tercermin dari kontribusi masing-masing jenis transportasi terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Jika dilihat dari perkembangan alat transportasi di Indonesia memang mengalami kemajuan yang sangat pesat, seperti yang kita lihat saat ini untuk mengakses atau memesan kendaraan hanya bisa melakukan pemesanan melalui aplikasi di

smartphone. Angkutan atau transportasi adalah sarana untuk memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain yang diinginkan atau mengirim barang dari asal ke tujuan. Angkutan meliputi angkutan orang dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan mobil penumpang, serta angkutan tidak bermotor dan angkutan barang. Dilihat dari sifatnya, dibagi menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum (Wardana, 2018).

Secara umum masyarakat kini mengenal 2 jenis transportasi yaitu transportasi online via aplikasi dan transportasi reguler. (Wardana, 2018). Di mana transportasi *online* berbasis aplikasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Perlu dipahami bersama bahwa arus kemajuan teknologi merupakan sebuah keniscayaan yang mau tidak mau harus kita ikuti sehingga transportasi *online* berbasis aplikasi merupakan jasa transportasi yang memanfaatkan kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan tujuannya untuk mempermudah segala aktivitas-aktivitas manusia yang dilakukan sehari-hari. Adapun yang dimaksud transportasi *online* berbasis aplikasi yaitu Gocar, Grab dan Uber. Transportasi berbasis *online* diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah seseorang yang ingin bepergian. Sebagai contoh mudah memesannya, efisien dan efektif.

Fenomena sosial ini membuat para pencari kerja memanfaatkan potensi kendaraan, guna meraup keuntungan dengan cara mendaftarkan diri sebagai Ojek *online*. Bukan saja untuk pencari kerja, tetapi yang sudah bekerja juga memanfaatkan peluang yang sama. Ketika selepas pulang kantor, piket, sehingga memanfaatkan untuk mencari rejeki. Bahkan ada segelintir individu yang rela

mengundurkan diri dari pekerjaan (perusahaan, tenaga lepas, dan lain-lain) dan beralih ke ojek *online*.

Merujuk pada definisi tersebut, tidak ada yang salah dengan keberadaan transportasi *online* yang sudah jelas dari definisi angkutan umum. Dalam bidang angkutan umum, yang terpenting adalah adanya sistem sewa atau pembayaran, baik taksi reguler maupun taksi online, sama dalam pelaksanaannya, dan memiliki proses pembayaran atau sewa. Namun, yang ditemukan para peneliti adalah adanya perbedaan definisi sewa dan pembayaran antara pemilik Uber dan pemilik taksi ekspres. Kalau pada taksi (lokal) berupa pembayaran, sedangkan pemilik Uber menyebutkannya kendaraan sewaan. Dengan demikian, hanya ada perbedaan interpretasi dalam definisi angkutan umum itu sendiri sehingga kedua belah pihak menyalahkan pemerintah atau operator taksi itu sendiri (Wardana, 2018).

Secara manajemen waktu bisa diatur sesuai dengan kebutuhan dan keinginan bagi si mitra ojek online. Kapan saja tanpa ada tendensi dari siapapun, tergantung keinginan dan kebutuhan. Ketika ingin mencari rejeki tinggal menghidupkan aplikasi dan bekerja. Ketika kita semangat mencari rejeki sebanyak-banyaknya maka dengan sendirinya bisa mendapatkan sebanyak sesuai dengan kemampuan kita menjemput rejeki.

Berorientasi pada masa depan dan memperhatikan waktu. Dalam kaitan ini, bahwa masyarakat semakin peka terhadap peredaran informasi. Hal inilah yang ditangkap oleh para penemu, terutama anak muda dengan memanfaatkan potensi yang ada. Potensi yang terlihat sebenarnya sangat sederhana dengan semua orang,



terutama para eksekutif muda di ibu kota menggunakan smartphone, mereka harus terkoneksi dengan internet sehingga internet adalah solusinya. Selain itu, sistem operasi smartphone dapat memfasilitasi pembuatan aplikasi baru. Aplikasi yang sudah dibuat dapat dihubungkan ke Internet. Internet dipandang sebagai jawaban atas kebutuhan saat ini untuk sementara waktu apalagi dengan segala solusi yang tersedia dalam satu sentuhan smartphone, masalah waktu bisa teratasi (Wardana, 2018).

Selama Revolusi Industri 4.0, banyak teknologi berbasis inovasi bermunculan, menyebar lebih luas, dan lebih cepat dari sebelumnya di berbagai belahan dunia. Revolusi industri kedua baru dialami sepenuhnya oleh 17% penduduk dunia, hampir 1,3 miliar orang masih kekurangan listrik. Ini juga berlaku pada revolusi industri ketiga dengan lebih dari setengah juta orang di dunia, 4 miliar orang, mayoritas tinggal di negara berkembang tanpa akses internet (Schwab, 2016). Sebaliknya, internet meresap di seluruh bagian dunia dalam kurun waktu kurang dari satu dekade. Pelajaran dalam berbagai perkembangan revolusi industri adalah bagaimana masyarakat memahami bahwa inovasi teknologi merupakan penentu utama kemajuan. Oleh karena itu, pemerintah dan lembaga publik serta sektor swasta perlu untuk melakukan bagian mereka. Akan tetapi, yang terpenting adalah warga negara mampu untuk melihat manfaat jangka panjangnya.

Menurut Klaus, faktor kunci dalam membentuk Industri 4.0 ialah teknologi dan digitalisasi yang membawa laju inovasi dan difusi yang cepat. Jika kekayaan dapat diciptakan dengan lebih sedikit pekerja saat ini dibandingkan 10 atau 15

tahun yang lalu, itu karena perusahaan digital cenderung memiliki biaya margin nol. Misalnya, Whatsapp, Facebook, dan Instagram yang mana tidak perlu membutuhkan banyak modal untuk memulai. Ketimpangan adalah tantangan sistemik di Industri 4.0, di mana terdapat manfaat dan tantangan yang besar, tantangan yang ditimbulkan oleh meningkatnya ketimpangan memang sulit disangkal karena sebagian besar dari mereka adalah konsumen. Oleh karena itu, inovasi dan terobosan akan bergerak satu sama lain sebagai sarana positif dan negatif bagi kesejahteraan dan taraf hidup manusia (Schwab, 2016). Tantangan yang diciptakan revolusi industri 4.0 ini tampaknya sebagian terdapat pada sisi pasokan dunia kerja dan produksi.

Saat ini sedang terjadi sebuah revolusi kreatif di bidang layanan transportasi. Semuanya dipelopori oleh *gadget*, alat komunikasi yang saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat, semua telah terakomodasi dalam satu genggam saja. Dulu, apabila kita memerlukan layanan transportasi, seperti taksi, kita harus menelepon terlebih dahulu, dan apabila memerlukannya harus jalan menuju pangkalan. Kini tinggal menekan tombol pada layar smartphone, transportasi *online* langsung datang menemui kita dan siap mengantarkan sesuatu dengan tujuan dan tanpa perlu negosiasi masalah tarif. Oleh karena itu, mereka beralih kepada transportasi *online* yang telah terorganisir dan lebih terkini. Misalnya *Uber dan Gojek*, *Grab*, *Uber online* yang saat ini menjadi sorotan masyarakat.

Angkutan konvensional adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan cara sewa atau pembayaran, yang termaksud dalam konvensional.

Misalnya bus, angkutan umum, kereta api, taksi, trailer, tabrakan dan ojek. Seiring perkembangan zaman, keberadaan alat transportasi konvensional lambat laun tergantikan oleh alat transportasi yang lebih kompleks dengan menggunakan teknologi, yaitu transportasi online atau yang lebih dikenal masyarakat dengan ojek online menggunakan aplikasi. Selain dapat menghemat waktu, transportasi online berbasis aplikasi ini juga dapat digunakan dengan biaya yang terjangkau (Wardana, 2018).

Oleh karena itu, kehadiran ojek online membawa warna tersendiri yang mana pada sektor transportasi saat ini masyarakat hanya memesan dengan handphone Android atau menggunakan aplikasi ojek online (Grab, Gojek, Maxim, dll) maka semuanya akan datang baik minuman, pengiriman barang, belanja dasar, di atas segalanya masyarakat bebas pergi ke mana saja. Seperti yang dikatakan Ilham Syah dan Idris Mboka, masyarakat cukup menggunakan angkutan umum biasa. Setelah munculnya transportasi online di kota Kupang, masyarakat mulai beralih dari alat transportasi lama ke transportasi online (Syah & Mboka, 2020).

Dengan memilih transportasi online, pengendara dipengaruhi oleh aksi sosial. Tindakan sosial yang mempengaruhi pengemudi ojek online di Kota Kupang untuk memilih transportasi online merupakan tindakan yang rasional dan instrumental, yaitu tindakan sosial yang dilakukan oleh seseorang atas dasar pertimbangan dan pilihan sadar mengenai tujuan tindakan dan ketersediaan alat. digunakan untuk mencapainya. Tindakan ini dilakukan untuk mencapai tujuan dengan pertimbangan yang masuk akal. Pilihan sadar dalam memilih transportasi

online dengan rasional dan efisien mengingat Nusa Tenggara Timur, warga Kota Kupang lebih cenderung memilih transportasi online daripada transportasi online transportasi biasa. Transportasi online dinilai lebih efisien/cepat, nyaman dan lebih murah (Syah & Mboka, 2020).

Banyaknya pengguna smartphone baik sistem Android maupun iOS membuat masyarakat kecanduan smartphone dan internet. Peluang inilah yang mendorong pendiri perusahaan ojek online (Go-Jek) memperkenalkan ojek online. Fenomena transportasi *online* secara online saat ini sedang hangat diperbincangkan karena pemesanan dilakukan berdasarkan aplikasi yang dapat dengan mudah diunduh oleh pengguna smartphone, baik sistem Android maupun iOS. Pemesanan melalui aplikasi sederhana memungkinkan ojek online cepat diterima oleh masyarakat luas, serta berbagai pilihan layanan yang diberikan sehingga dapat memenuhi kebutuhan masyarakat di bidang jasa (Tumuwe, 2018).

Di sisi lain, kehadiran ojek *online* yang sebelumnya pada awal kemunculan mengalami konflik perdebatan. Banyak pengemudi ojek konvensional mengatakan bahwa dengan datangnya transportasi *online* dapat mematikan mata pencaharian dan mengurangi pendapatan mereka secara drastis. Hadirnya transportasi *online* dalam masyarakat Indonesia khususnya di Kota Kupang ini, seperti dua sisi mata uang koin. Di satu pihak, maraknya transportasi *online* ini mengurangi pendapatan dari para pengemudi angkutan umum/publik berbasis konvensional. Namun di lain pihak, transportasi *online* mampu menciptakan lapangan kerja baru bagi para mitra pengemudi *online* serta memberikan kemudahan layanan teknologi transportasi bagi para konsumen.

Dari penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa peneliti dapat memperoleh berbagai informasi relevan untuk mendukung penelitian yang akan peneliti lakukan, yaitu tentang kontestasi pada sektor transportasi *online* dalam ruang publik yang ditinjau dari ojek *online*. Di mana penelitian yang dilakukan di atas sama-sama mengkaji tentang *driver* ojek *online*. Akan tetapi, menjadi perbedaan dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah lebih memfokuskan pada rasionalisasi pilihan menjadi ojek *online*

Dari hasil observasi *driver* ojek *online* di Kota Kupang berasal dari berbagai kalangan masyarakat. Seperti yang diungkapkan oleh Jems Djelute selaku Koordinator Grab Wilayah Kupang bahwa *driver* Grabbike datang dari latar belakang yang beragam. Ada yang berprofesi sebagai *driver*, tetapi ada juga dari kalangan mahasiswa, karyawan swasta, guru dan PNS. Pada intinya hampir menjangkau semua kalangan. Namun, perlu diketahui bahwa kehadiran ojek *online* tidak semudah yang dibayangkan, tentunya ini memberikan persaingan ketat antara *driver* ojek *online* dengan *driver* ojek konvensional dan *driver* ojek *online* dengan *driver* ojek *online* lainnya. Misalnya antara *driver* Grap dan Maxim. Selain itu, yang terjadi di lapangan bahwa para *driver* ojek *online* sering mendapatkan orderan fiktif, tetapi mereka tetap memilih untuk menjadi *driver* ojek *online*. Oleh sebab itu, menjadi alasan peneliti melakukan penelitian tentang **“Rasionalitas Pilihan Masyarakat Kota Kupang Menjadi Ojek Online.”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, permasalahan yang dikemukakan dapat dirumuskan, yakni “Bagaimana rasionalitas pilihan masyarakat Kota Kupang menjadi *driver* ojek *online*?”

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dalam penelitian ini adalah, “Untuk mengetahui rasionalitas pilihan masyarakat Kota Kupang menjadi *driver* ojek *online*.”

## **D. Manfaat Penelitian**

Ada beberapa manfaat penelitian yang diharapkan penulis sehingga memilih judul tesis ini yaitu:

### **1. Manfaat Secara Teoritis**

- a. Penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan teori pilihan rasional karena rasionalitas masyarakat dalam memilih menjadi *driver* ojek *online* sebagai alternatif pekerjaan dalam kehidupan sehari-hari untuk memenuhi kebutuhan hidupnya merupakan bentuk riil dalam teori ini.
- b. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan sumbangsi teoritis mengenai bagaimana pilihan rasional menjadi *driver* ojek *online* bagi masyarakat.

### **2. Manfaat Secara Praktis**

- a. Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan dan pengetahuan tentang tingkat efisiensi serta dampak *driver* ojek *online* terhadap kesempatan kerja dan menjadi sebuah pengetahuan serta menambah wawasan untuk penelitian selanjutnya tentang mengojek sambil bekerja.

- b. Penulis berharap semoga penelitian ini menjadi bermanfaat bagi para pembaca serta untuk melati pola berfikir ilmiah dan dapat menambah ilmu pengetahuan tentang mengojek sambil bekerja.
- c. Hasil penelitian ini dapat memperkaya referensi dan literatur sebagai acuan untuk melakukan penelitian sejenis selanjutnya.
- d. Hasil dari penelitian ini dapat memberikan jawaban atas permasalahan yang diteliti dan dapat memberi sumbangan serta pemikiran.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Penelitian Terdahulu**

Berdasarkan literatur, penelitian terdahulu ini digunakan agar penulis dapat membandingkan penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilakukan.

Pertama, Randa Ahmad Budiwan, 2021. Pengaruh Pendapatan Ojek *Online* Terhadap Kesejahteraan Keluarga Di Marpoyan Damai Kecamatan Sidomulyo Timur Kota Pekanbaru. Hasil penelitian ini berupa hasil pasti (R) sebesar 0,984 (98,4%) antara 0,80-1,00. Artinya variabel bebas (Pengaruh Pendapatan Ojek Online) menjelaskan pengaruh terhadap variabel terikat (Kebahagiaan Keluarga) yang berarti sangat dipengaruhi sebesar 0,16 (1,6%) oleh faktor lain. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara pendapatan pengemudi ojek *online* dengan kesejahteraan keluarga di Marpoyan Damai Kecamatan Sidomulyo Timur Kota Pekanbaru. Lingkup penelitian, khususnya ojek online (Budiwan, 2021). Peneliti terdahulu mengkaji tentang pendapatan terhadap kesejahteraan keluarga, sedangkan peneliti mengkaji



tentang pilihan rasional menjadi *driver* ojek *online* Peneliti terdahulu menggunakan pendekatan kuantitatif, sedangkan peneliti menggunakan kualitatif.

Kedua, Muhammad Lukman Hakim, 2019. Peran Transportasi *Online* di Kalangan Mahasiswa Universitas Indonesia Depok. Berdasarkan hasil dan analisis yang diperoleh, diketahui bahwa trafik online berperan besar di masyarakat perkotaan, khususnya bagi mahasiswa Universitas Indonesia Depok. Transportasi *online* dinilai berperan dalam menyediakan sarana transportasi yang cepat, aman, dan nyaman karena proses pemesanannya mudah hanya melalui *smartphone* apalagi dengan fleksibilitas kegiatan pemesanan, memudahkan mobilisasi mahasiswa UI Depok khususnya di tempat-tempat yang transportasi konvensional tidak dapat dijangkau. Lingkup kajiannya adalah peranan transportasi trayek (Hakim, 2019). Peneliti terdahulu dan peneliti sama-sama menggunakan metode kualitatif. Peneliti terdahulu mengkaji tentang peran transportasi online. Sedangkan peneliti mengkaji tentang pilihan rasional menjadi ojek online.

Ketiga, Pontjo Bambang Mahargiono, Krido Eko Cahyono, 2017. Kontroversi Transportasi *Online* Sebagai Dasar Pembenahan Fasilitas Layanan Penumpang Bagi Pelaku Bisnis Transportasi di Surabaya. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelayaran konvensional dalam melakukan tindakan pemeliharaan dengan pelayaran trayek memiliki nilai prioritas. Ada tiga cara pengklasifikasian nilai yang menjadi dasar pelayaran konvensional agar tetap bertahan selama pelayaran online, antara lain: nilai ekonomi (pendapatan transportasi konvensional lebih menjanjikan daripada transportasi online), nilai bersama (transportasi konvensional mendukung keharmonisan dan kerja sama

timbang balik), dan nilai tawar (menegosiasikan tarif angkutan) yang memungkinkan penumpang membayar lebih bebas). Cakupan pencarian adalah transportasi online (Mahargiono & Cahyano, 2017). Peneliti terdahulu dan peneliti sama-sama menggunakan metode kualitatif. Peneliti terdahulu mengkaji tentang kontroversi transportasi online. Sedangkan peneliti mengkaji tentang pilihan rasional menjadi ojek online.

Keempat, Riyan Saputra, 2018. Analisis Pendapatan *Driver Ojek Online* di Kota Banjarmasin. Berdasarkan hasil penelitian terhadap penghasilan tukang ojek online di kota Banjarmasin diketahui bahwa penghasilan terbagi menjadi 2 kategori yaitu pekerjaan utama dengan penghasilan Rp 3.000.000 sampai dengan Rp 4.500.000 per bulan dan sebagai pekerjaan sampingan mendatangkan penghasilan dari Rp 1.000.000 menjadi Rp. 1.500.000 per bulan. Sedangkan faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi ojek online di Kota Banjarmasin yaitu bonus harian, tip atau uang tambahan dari konsumen, jam kerja harian pengemudi, banyaknya layanan service atau pelayanan yang diberikan kepada konsumen, memilih lokasi yang sesuai sambil menunggu pesanan dan jarak menentukan jumlah tiket yang Anda terima. Lingkup pencarian adalah driver ojek online (Saputra, 2018). Peneliti terdahulu dan peneliti sama-sama menggunakan metode kualitatif. Peneliti terdahulu mengkaji tentang pendapatan driver ojek online. Sedangkan peneliti mengkaji tentang pilihan rasional menjadi ojek online.

Dari penelitian terdahulu di atas peneliti mengambil kesimpulan bahwasannya peneliti dapat memperoleh berbagai informasi relevan untuk

mendukung penelitian yang akan peneliti lakukan, yaitu tentang kontestasi pada sektor transportasi online dalam ruang publik yang ditinjau dari ojek online. Di mana penelitian yang dilakukan diatas sama-sama mengkaji tentang *driver* ojek *online*. Akan tetapi, menjadi perbedaan dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah lebih memfokuskan pada rasionalisasi pilihan menjadi ojek online sehingga yang menjadi subjek penelitian dalam penelitian ini adalah menjadi pengemudi ojek online menunjukkan bahwa mereka tidak lagi mempersoalkan pekerjaan utamanya yang bersifat formal seperti PNS, satpam, dosen, dan pekerja formal lainnya untuk menjadi ojek online demi memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari.

## **B. Transportasi Online**

Pengertian sistem transportasi merupakan gabungan dari dua definisi, yaitu sistem dan transportasi. Sistem adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam taranan yang terstruktur, sedangkan transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.

Sutabri menjelaskan konsep sistem sebagai sekumpulan elemen yang berhubungan erat yang bekerja sama untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam pengertian lain, sistem didefinisikan sebagai sekumpulan atau sekumpulan elemen, komponen atau variabel yang terorganisasi, saling berinteraksi, saling bergantung dan terintegrasi. Pada dasarnya sistem adalah kumpulan entitas (perangkat keras, otak, perangkat lunak) yang berinteraksi, bekerja sama, dan bekerja sama untuk mencapai tujuan tertentu (Herliana & Rasyid, 2016). Sistem

juga merupakan kesatuan bagian-bagian yang saling berhubungan yang berada dalam suatu wilayah sena memiliki item-item.

Transportasi adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Dapat juga dipahami sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan barang (barang dan orang) dari suatu tempat (tempat asal) ke tempat lain (tujuan) (Adisasmita, 2012).

Sistem transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan hubungan antara variabel yang berbeda dalam suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan, memindahkan, mengangkut atau mengalihkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan cara yang terstruktur untuk tujuan tertentu (Supit, 2019). Sistem transportasi online adalah sarana transportasi yang dikembangkan oleh organisasi dengan menggunakan kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat yang dioperasikan sebagai moda transportasi dengan melakukan pemesanan melalui penggunaan sistem aplikasi. Pengiriman online memiliki banyak keuntungan, termasuk kemampuan untuk memesan dengan cepat dan mudah melalui aplikasi dan mengirimkannya langsung ke tujuan Anda. Di sisi lain, Transportasi online menggunakan perangkat lunak untuk memfasilitasi komunikasi antara pengguna dan pengemudi. Pelanggan akan merasa nyaman dengan transportasi online karena pengemudi akan menjemput mereka di lokasi yang telah ditentukan di mana mereka juga dapat mengantar langsung ke tempat tujuan (Afrianti, 2021).

Penumpang tidak lagi harus pergi ke tempat penjemputan ojek atau menunggu di pinggir jalan untuk memanggil taksi berkat transportasi online. Selain itu, penumpang tidak diharuskan untuk berpartisipasi dalam proses negosiasi, karena tarif ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Pada saat macet, penumpang tidak perlu khawatir dengan kenaikan tarif, seperti halnya dengan angkutan argo, karena tarif ditentukan di awal perjalanan dan didasarkan pada jarak yang ditempuh. Transportasi umum yang dapat dibeli secara online dan diantar kapan saja melalui smartphone menjadi populer di kalangan masyarakat umum dan pengguna smartphone pada khususnya. Seiring dengan kemajuan teknologi, transportasi berbasis online/app muncul sebagai jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang hemat, nyaman, dan aman, sekaligus dapat digunakan ke segala arah tanpa dibatasi oleh jalur (Afrianti, 2021).

### **C. Ojek Online**

#### **1. Pengertian Ojek Online**

Ojek online adalah angkutan umum seperti ojek biasa, dengan menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasinya. Namun, bisa dikatakan ojek online lebih maju jika dipadukan dengan kemajuan teknologi. Proses inovasi di perusahaan teknologi ini tidak harus melalui penelitian intensif di laboratorium, proses inovasi hanya bisa memanfaatkan teknologi yang ada dengan melakukan perubahan kecil pada teknologi tersebut (Sambodo, 2004).

Pengertian transportasi online adalah layanan transportasi berbasis internet dalam semua aktivitas transaksi, mulai dari pemesanan, pelacakan rute, pembayaran dan evaluasi layanan itu sendiri. Sama halnya dengan ojek online, ojek yang kita kenal sebagai kendaraan roda dua atau ojek hadir di suatu tempat tertentu atau bisa juga di tempat yang baru saja menjemput penumpang atau disebut juga dengan fasilitas penjemputan. .dari satu lokasi. tempat lain dan membayar tunai. Namun, dengan era teknologi saat ini, bisnis digital online bermunculan, memungkinkan ojek yang biasanya hanya menunggu pelanggan di tempat asal kini dapat mengangkut penumpang kemana saja, kapan saja melalui jaringan tanpa kabel atau wireless. sistem daring. Calon pelanggan atau penumpang dapat dengan mudah memesan taxi hanya dengan satu kendaraan yaitu melalui smartphone, dan memesan dimanapun ada internet dan ketersediaan layanan moto taxi online disana (Takahindangen, ect, 2021).

Dalam aplikasi yang diunduh pelanggan dapat diketahui jarak tempuh, jangka waktu pemesanan, harga, nama kolektor dan perusahaan pengelola. Identitas seluruh driver sudah diketahui secara pasti karena manajemen perusahaan telah melakukan proses verifikasi sebelum bergabung dalam kerja sama. Beberapa hal yang perlu diingat pelanggan saat menelepon ojek online , yaitu:

- a. Identitas pelanggan.
- b. Mudah menemukan pengemudi ojek.
- c. Tidak ada tawar-menawar.

- d. Memungkinkan untuk dapat menemukan pengendara yang mengetahui lokasi tujuan.
- e. Mengetahui harga pastinya sebelum berangkat.
- f. Foto pengendara.

Sedangkan dari sisi pengemudi, ojek online tidak harus mengundang orang yang lewat. Namun, kini yang harus dilakukan oleh seorang pengemudi ojek online adalah memutuskan menerima atau tidak menerima tawaran dari pelanggan yang berhubungan langsung dengan perusahaan pengelola. Keuntungan yang mungkin dirasakan oleh driver ojek online adalah tidak adanya proses negosiasi.

## 2. Driver Ojek Online

Pengemudi ojek online adalah pengemudi ojek dasar atau bahkan mereka yang bukan pengemudi ojek tetapi ingin mencari penghasilan tambahan dan dipekerjakan oleh PT. Go-Jek Indonesia sesuai pilihan (Tumuwe, 2018).

Pengemudi ojek online atau Mitra Gojek harus memiliki akun untuk beroperasi sebagai pengemudi ojek online. Gojek *Private Account* adalah layanan transportasi milik *driver* yang menyediakan tumpangan (tempat duduk) *driver* atau pemilik sepeda motor dengan penghuni lain (pelanggan), yang akan menghitung harga (sebagai pelanggan) yang mana bentuk dari pembayaran sesuai dengan jarak yang ditempuh (km) antara lokasi pelanggan saat ini dan tujuan pelanggan.



#### **D. Pilihan Rasional**

Teori Pilihan Rasional Coleman merupakan teori yang dikemukakan oleh Coleman dalam jurnalnya yang berjudul Rational Choice Theory. Teori pilihan rasional pada hakekatnya merupakan kristalisasi pemahaman perkembangan mazhab pemikiran dari konsep rasionalitas di Eropa Barat, khususnya pemahaman teoretis yang muncul pada Abad Pertengahan, sebagai antitesis pemikiran naturalis. Pilihan rasional sebagai model penjelas tindakan manusia bertujuan untuk memberikan analisis formal pengambilan keputusan rasional berdasarkan beberapa keyakinan dan tujuan dan untuk mengintegrasikan beberapa bidang teori ekonomi, teori probabilitas, teori permainan, dan teori barang publik. Model teori pilihan rasional menawarkan aspek umum mekanisme ini di antara fenomena sosial. Asumsikan bahwa individu memiliki latar belakang sosial dan membuat pilihan untuk bertindak atau membuat keputusan berdasarkan keyakinan dan tujuan mereka. Teori ini bertujuan untuk dapat menjelaskan solusi tertentu (Adiyatna, 2007).

Teori pilihan rasional juga sering disebut sebagai teori tindakan rasional. Teori ini awalnya memiliki pengaruh yang kuat pada analisis ekonomi. Namun kemudian diadopsi oleh sosiologi, psikologi, dan ilmu politik, bahkan humaniora. Meskipun teori pilihan rasional ini awalnya bermula dari sosiologi Max Weber, dalam sosiologi populer sekitar tahun 1990-an mulai bergabung dengan American Sociological Association setelah Journal Rationality and Society diterbitkan pada tahun 1989 dan berdirinya Bagian Pilihan Rasional pada tahun 1994. di negara ini (Coleman, 2008).

Coleman berpendapat bahwa sosiologi harus fokus pada sistem sosial, tetapi fenomena makroskopis ini harus dijelaskan oleh faktor pola dasar di dalamnya secara individual. Dia senang bekerja di level ini karena sejumlah alasan, termasuk fakta bahwa data sering dikumpulkan di level individu dan kemudian digabungkan atau diintegrasikan untuk membuat level sistemik ini.

Alasan lain yang mendukung penekanan pada level individu adalah di situlah sering terjadi “intervensi” untuk membawa perubahan sosial. Seperti yang Anda lihat, ide sentral dalam pandangan Coleman adalah bahwa teori sosial bukan hanya latihan akademis, tetapi harus mempengaruhi dunia sosial melalui "intervensi" semacam itu.

Teori pilihan rasional Coleman menekankan bahwa seorang individu melakukan suatu tindakan di mana tindakan tersebut akan menggunakan sumber daya yang tersedia untuk mencapai suatu tujuan. Dengan kata lain, tindakan seseorang disengaja. Ada dua hal penting dalam teori pilihan rasional Coleman, yang pertama tentang aktor dan yang kedua tentang sumber daya. Sumber daya yang dimaksud adalah elemen atau objek yang akan digunakan oleh aktor untuk mendukung tindakannya guna mencapai suatu tujuan. Seringkali, sumber daya ini terkadang tidak digunakan oleh pemiliknya. Namun, terkadang tindakan wajar seseorang dianggap tidak rasional oleh orang lain. Tindakan rasional seseorang tidak dapat diukur dari sudut pandang orang lain, tetapi dari sudut pandang orang yang melakukan tindakan tersebut (Coleman, 2008).

Max Weber, yang memperkenalkan konsep pendekatan Verstehen untuk memahami makna tindakan seseorang, berpendapat bahwa seseorang dalam

tindakan tidak hanya melakukan tindakan itu, tetapi juga menempatkan dirinya dalam pikiran dan perilaku orang lain. Konsep pendekatan ini lebih mengarah pada tindakan yang dimotivasi oleh tujuan yang ingin dicapai atau dengan tujuan memotivasi (Wirawan, 2012).

Secara umum, teori pilihan rasional mengasumsikan bahwa tindakan manusia memiliki tujuan dan tujuan itu dipandu oleh hierarki preferensi yang tertata dengan hati-hati. Dalam hal ini, cara yang masuk akal (Damsar, 2011):

1. Seorang actor harus menghitung dari penggunaan atau preferensi dalam memilih suatu bentuk tindakan.
2. Para aktor juga perlu menghitung biaya untuk setiap jalur perilaku.
3. Aktor mencoba memaksimalkan penggunaannya untuk mencapai pilihan tertentu.

## **METODE PENELITIAN**

### **A. Pendekatan Dan Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Penelitian kualitatif digunakan untuk menelaah obyek-obyek alam dimana peneliti sebagai instrumen utamanya. Menurut Bogdan dan Taylor, penelitian kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa teks atau ucapan dari orang atau perilaku yang dapat diamati (Sugiyono, 2016). Menurut Creswell, penelitian kualitatif berarti proses menemukan dan memahami makna perilaku individu dan kelompok, menggambarkan masalah sosial atau masalah manusia. Proses penelitian meliputi perumusan pertanyaan penelitian dan

prosedur yang masih bersifat eksploratif, pengumpulan data dalam setting partisipan, analisis induktif data, konstruksi topik data parsial dan kemudian menginterpretasikan makna 'data'. Aktivitas terakhir adalah menghasilkan laporan dalam struktur yang fleksibel (Sugiyono, 2018).

Dalam penelitian ini, peneliti berada di lokasi penelitian untuk mengetahui bagaimana rasionalitas pilihan masyarakat Kota Kupang menjadi *driver* ojek *online*, bagaimana mengatur waktu bekerja dan sebagai *driver* ojek *online*, sekaligus melakukan wawancara dengan informan.

## **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Dalam menentukan suatu lokasi penelitian, maka sangat diperlukan suatu lokasi yang sesuai dengan keperluan si peneliti. Dalam hal ini kegiatan penelitian ini dilakukan di Kota Kupang, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Lokasi penelitian didasarkan atas pertimbangan bahwa di lokasi Kota Kupang banyak transportasi Online atau Ojek Online yaitu : Gocar, Grab, Maxim, Gogo Taxi dan Gonceng. Adapun waktu penelitian ini dilakukan selama kurang lebih 2 (dua) bulan.

## **C. Subjek Dan Objek Penelitian**

### **1. Subjek Penelitian**

Menurut definisi yang dikemukakan oleh Idrus, subjek penelitian adalah individu, benda atau organisme yang digunakan sebagai sumber informasi yang diperlukan untuk pengumpulan data penelitian. Istilah lain untuk subjek penelitian adalah responden, yaitu orang yang menanggapi perlakuannya. Dalam jenis kelamin kualitatif, subjek penelitian disebut juga sebagai informan, yaitu orang yang memberikan informasi tentang apa yang diteliti

oleh penulis (Idrus, 2019). Subyek penelitian dalam penelitian ini dipilih dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan subyek penelitian dengan cara sengaja oleh peneliti berdasarkan kriteria atau pertimbangan tertentu.

Adapun kriteria subyek dalam penelitian ini, di antaranya.

- a. Orang yang menjadikan driver ojek online sebagai pekerjaan utama.
- b. Orang yang mempunyai pekerjaan lain selain ojek online.
- c. Orang yang sudah berkeluarga
- d. Menjadi driver ojek online dari aplikasi Grap, Maxim, Gojek, maupun indriver.

## 2. Objek Penelitian

Objek penelitian adalah apa yang akan diteliti dalam kegiatan penelitian. Objek penelitian adalah atribut, sifat, nilai seseorang, benda atau kegiatan yang mengalami perubahan tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam penelitian ini, objek penelitiannya adalah minat masyarakat Kota Kupang untuk menjadi *driver* ojek online.

### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Adapun teknik yang digunakan dalam penelitian adalah teknik observasi, teknik wawancara, dan teknik dokumentasi.

#### 1. Observasi

Observasi adalah proses mengamati secara langsung dan mencatat secara sistematis tingkah laku dan hasil kerja siswa, baik secara individu

maupun kelompok. Teknik pengumpulan data observasi digunakan jika studi tentang perilaku manusia, proses kerja, fenomena alam, dan objek yang diamati tidak terlalu besar (Idrus, 2019). Kelebihan teknik ini adalah data yang diperoleh lebih dapat dipercaya karena dilakukan atas pengamatan sendiri dengan berkomunikasi dan berinteraksi sehingga peneliti mengadakan observasi secara langsung di lapangan untuk mengetahui kondisi yang terjadi, yakni pilihan menjadi ojek online bagi masyarakat Kota Kupang. Metode ini digunakan peneliti untuk mengamati situasi latar alami dan aktivitas ojek online di Kota Kupang.

Dalam penelitian dengan teknik observasi, peneliti akan datang langsung ke masyarakat Kota Kupang untuk melihat peristiwa ataupun mengamati secara langsung dan mencatat hal-hal yang diperlukan serta mengambil dokumentasi dari tempat atau lokasi penelitian yang terkait dengan rasionalisasi pilihan menjadi ojek online.

## 2. Wawancara (*Interview*)

Wawancara adalah alat pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh informasi langsung dari sumbernya. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin mengenal responden lebih dalam (Subana, 2000). Jadi, dengan adanya wawancara ini peneliti akan mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang partisipan dalam menginterpretasikan situasi dan fenomena yang terjadi di mana hal ini tidak bisa ditemukan melalui tahap observasi.

Melalui wawancara inilah peneliti menggali data, informasi, dan kerangka keterangan dari subyek penelitian. Teknik wawancara yang dilakukan adalah wawancara bebas terpimpin. Artinya pertanyaan yang dilontarkan tidak terpaku pada pedoman wawancara dan dapat diperdalam maupun dikembangkan sesuai dengan situasi dan kondisi lapangan. Data yang akan digali melalui wawancara adalah tentang bagaimana rasionalitas pilihan masyarakat Kota Kupang menjadi *driver* ojek online. Wawancara dilakukan dengan mewawancarai pengendara transportasi online (*Gojek, Grab dan Uber*), sopir kendaraan umum, tukang ojek, penumpang, dan tokoh masyarakat.

### 3. Dokumentasi

Metode dokumenter adalah metode pengumpulan data kualitatif dengan cara melihat atau menganalisis dokumen yang dihasilkan oleh subjek sendiri atau orang lain. Dokumen adalah wahana yang dapat digunakan oleh peneliti kualitatif untuk memperoleh gambaran tentang sudut pandang subjek melalui dokumentasi tertulis dan bahan-bahan lain yang ditulis langsung atau dilakukan oleh subjek (Herdiyansyah, 2010). Di dalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti mendapatkan data dokumentasi (arsip) tentang ojek online di Kota Kupang.

### **E. Teknik Analisis Data**

Teknik pengolahan dan analisis data digunakan untuk menganalisis data yang terkumpul kemudian untuk menarik kesimpulan yang valid digunakan teknik pengolahan dan analisis data kualitatif. Data dianalisis dalam beberapa langkah

menurut teori Miles, Huberman dan Saldana, yaitu analisis data tiga langkah: pemadatan data, tampilan data, dan gambar konversi dan verifikasi. Pemadatan data mengacu pada proses pemilihan, pemusatan, penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data. Secara lebih terperinci, langkah-langkah sesuai teori Miles Huberman dan Saldana akan diterapkan sebagaimana berikut (Miles, et, 2014):

Dari gambar model analisa data menurut Miles dan Huberman di atas dapat dijelaskan sebagai berikut :

#### 1. Pengumpulan Data

Mengumpulkan data dari metode yang digunakan yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Semua jenis data ini memiliki satu kesamaan penting, bahwa analisis bergantung terutama pada keterampilan interpretatif dan integratif peneliti. Interpretasi diperlukan karena data yang dikumpulkan jarang bersifat numerik, datanya detail dan panjang.

#### 2. Kondensasi Data (*Data Condensation*)

Pemadatan data mengacu pada proses pemilihan, pemusatan, penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data yang terdapat dalam catatan dan transkrip penelitian ini yang diuraikan sebagai berikut:

##### a. Pemilihan (*Selecting*)

Menurut Miles dan Huberman, peneliti harus bertindak selektif, yaitu menentukan aspek mana yang paling penting, hubungan mana yang mungkin lebih penting, dan dengan demikian informasi apa yang dapat dikumpulkan, dan analisis.

##### b. Pengerucutan (*Focusing*)



Miles dan Huberman menyarankan bahwa sentrisitas data adalah bentuk pra-analisis. Pada tahap ini, peneliti memfokuskan pada data yang relevan dengan rumusan masalah penelitian. Langkah ini merupakan lanjutan dari langkah pemilihan data. Peneliti membatasi data hanya pada rumusan masalah

c. Peringkasan (*Abstracting*)

Ringkasan inti, proses, dan langkah-langkah pernyataan perlu dipertahankan agar tetap di sana. Pada tahap ini, data yang telah terkumpul dinilai secara khusus kualitas dan kelengkapan datanya. .

d. Penyederhanaan dan Transformasi (*Data Simplifying dan Transforming*)

Data dari penelitian ini kemudian disederhanakan dan diubah dalam berbagai cara, termasuk seleksi ketat melalui ringkasan atau deskripsi singkat, klasifikasi data ke dalam skema yang lebih besar, dan lainnya.

3. Penyajian Data

Langkah selanjutnya setelah memadatkan data adalah menyajikan data yang diinterpretasikan oleh Miles dan Huberman sebagai kumpulan informasi terstruktur yang memberikan kemampuan untuk menarik kesimpulan dan mengambil tindakan. Dengan melihat bagaimana data disajikan, peneliti lebih mudah memahami apa yang sedang terjadi dan apa yang perlu dilakukan. Artinya peneliti melanjutkan analisisnya atau mencoba bertindak dengan memperdalam hasil.

4. Penarikan Kesimpulan/Verifikasi

Diantara berbagai langkah yang telah dilakukan, langkah terakhir adalah menarik kesimpulan dari analisis yang telah dilakukan dan memeriksa kembali

bukti-bukti yang ditemukan di lapangan. Peneliti akan menarik kesimpulan mengenai pilihan rasional warga kota Kupang menjadi driver ojek online berdasarkan bukti, data dan hasil otentik berdasarkan studi lapangan yang telah dilakukan.

## **HASIL PENELITIAN**

### **A. Gambaran Lokasi Penelitian**

Kota Kupang adalah ibu kota Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) dan kota terbesar di Pulau Timor. Pulau Timor sendiri merupakan sebuah pulau di bagian selatan nusantara yang terbagi menjadi dua negara, yaitu Timor Barat di Indonesia (provinsi NTT) dan sisanya di Timor Leste. Kota Kupang dikenal dengan angkutan perkotaan yang sering disebut bemo (*microlet*) dengan tampilan yang unik dengan penuh alat aksesorisnya, dekorasi, dan musik bass, sehingga tidak jarang disebut tempat wisata berjalan dari Kupang. Kupang mempunyai toleransi yang tinggi di Indonesia sehingga dijuluki dengan Kota Kasih dan juga dikenal sebagai Kota Karang karena gugusan karangnya (Fajrin, 2023).

Sejak status Kota Kupang dinaikkan menjadi Pemerintah Kota pada tahun 1996, perkembangannya berkembang dengan pesat, baik dalam bidang fisik maupun immaterial, dan juga dalam bidang ekonomi. Kota Kupang merupakan ibu kota dari tiga pemerintahan (Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT), Kabupaten Kupang, dan Kota Kupang) yang mana berperan sebagai induk pembangunan wilayah NTT. Dengan demikian, kota Kupang menjadi kota urban (Mawardi, ect, 2010).

Secara administratif Kota Kupang terdiri dari 4 kecamatan (Alak, Maulafa, Oebobo serta Kelapa Lima) dan 45 kecamatan. Berdasarkan sensus tahun 2006, jumlah penduduk Kota Kupang adalah 275.066 jiwa (137.106 perempuan dan 137.960 laki-laki) yang terdiri dari 60.512 rumah tangga sehingga rata-rata jumlah anggota rumah tangga adalah 4,5 orang. Kepadatan penduduk rata-rata adalah 1.525 jiwa/km. Dibandingkan dengan jumlah penduduk tahun 2002 sebanyak 244.458 jiwa, pada periode tahun 2002-2006 laju pertumbuhan penduduk kota Kupang mencapai 3,48%/tahun. Sebagian besar penduduk ini (105.882 jiwa atau 38%) tinggal di Kecamatan Oebobo yang mana pusat dari kegiatan pemerintahan, perdagangan, dan jasa lainnya. Kecamatan yang berpenduduk paling sedikit adalah Kecamatan Alak dengan 43.473 jiwa atau 16% dari total jumlah penduduk Kota Kupang (Mawardi, ect, 2010).

## **B. Sejarah Transportasi Ojek Online di Kota Kupang**

Transportasi *online* adalah transportasi berbasis aplikasi di mana konsumen memesan transportasi melalui sistem aplikasi pada smartphone. Ketika konsumen melakukan pemesanan menggunakan aplikasi, detail pemesanan seperti jarak, harga, identitas *driver*, waktu *driver* tiba di lokasi konsumen, dan data manajemen perusahaan akan langsung tersedia di layar smartphone konsumen. Seluruh identitas *driver* sudah diketahui secara pasti karena pihak manajemen sudah melakukan proses verifikasi sebelum bekerja sama dengan *driver*. Saat ini pengiriman barang dapat diakses menggunakan aplikasi smartphone yang biasa dikenal dengan transportasi *online*. Salah satu perusahaan penyedia jasa transportasi *online* yang saat ini berkembang dengan sangat pesat adalah Grab.

Grab masuk ke Indonesia pada tahun 2012 sebagai *social enterprise* inovatif yang mendorong perubahan di sektor transportasi informal agar mampu beroperasi secara profesional. Layanan utama Grab adalah GrabTaxi dan seiring dengan perkembangan Grab, Grab telah meluncurkan layanan lain seperti GrabCar, GrabBike, GrabExpress, GrabFood, GrabHitch (Djami, etc, 2021).

Brian Agustinus berusia 29 tahun. Ia bekerja sebagai operator Maxim. Menurutnya, kehadiran transportasi ojek online khususnya Maxim di Kota Kupang, yakni akhir bulan Desember 2021. Jika dihitung maka sekitar 2000 an driver ojek online khususnya yang berroda dua yang terdaftar di sistem, sedangkan yang aktif bekerja mencari orderan, yakni 1000 an. Untuk mobil yang terdata dalam sistem, yakni 1000 an, sedangkan yang aktif mencari orderan, yakni 50 an.

“Kehadiran Maxim di kota Kupang kurang lebih akhir bulan Desember 2021. Estimasi driver ojek online kurang lebih sekitar dua ribuan driver ojek online yang terdaftar di system, kalau yang aktif di jalan dalam mencari orderan ratusan ini khusus kendaraan roda dua. Sedangkan mobil terdata dalam sistem seribuan kalau yang aktif di jalan sekitar lima puluhan. Pandangan kehadiran driver ojek online di kota Kupang bagus mata pencarian yang instan, deposit cuman beberapa saja langsung bisa turun ambil orderanya. Akan tetapi kembali juga pada draivernya masing-masing kalau mereka rajin mengambil orderan semakin banyak pendapatan yang mereka dapat.”

Selain itu, terdapat persaingan yang ketat di Kota Kupang. Hal ini terjadi karena ojek online sudah menjadi mata pencaharian. Asalkan memiliki motor dan mobil maka siapa pun bisa bekerja.

“*Provide*/persiapan ada empat yakni ada hijau, ada kuning ada juga aplikasi lokal juga ada diantaranya Maxim, Grab, Indriver, Goceng, Dan M-ojek itu merupakan kompetitor kita juga. Jadi, peluang untuk menjadi driver online di Kupang lumayan banyak salah satu mata pencaharian yang mau mendaftarnya untuk jadi pekerjanya pun tidak sulit yang penting punya motor, deposit sama uang untuk membeli atribut sudah bisa bekerja.”

Driver ojek online berasal dari berbagai kalangan, bukan hanya orang dewasa melainkan anak remaja (SMA). Beberapa kalangan menjadikan ojek online sebagai pekerjaan utama, sedangkan beberapa kalangan lainnya menjadikan ojek online sebagai pekerjaan sampingan.

“Driver ojek online bukan hanya berasal dari orang yang menjadi ojek online sebagai pekerjaan utama melainkan ada yang sudah memiliki pekerjaan utama, tetapi masih memilih bekerja sebagai drive rojek online. Dari kalangan mana saja yang menjadi draiver ojek online diantaranya semua lapisan masyarakat mulai dari anak kuliah bahkan anak SMA yang sudah memiliki KTP, sudah punya SIM, mereka sudah bisa mendaftar tapi kita batasi umur 18 tahun ke atas jadi ada anak SMA yang mau mendaftar tapi belum cukup umur kami menolak meskipun mempunyai KTP dan SIM. PNS juga ada, TNI, POLRI, Ibu runah tangga hampi semua lapisan masyarakat ada yang mendaftanya, akan tetapi kebanyakan mahasiswa yang mendaftar. Mayoritas PNS, TNI /POLRI kebanyakan menjadi draiver online pada mobil, mobil pribadi mereka dimanfaatkan untuk mencari sampingan dalam hal ini menjadi draiver ojek online.

Di samping itu, masuknya ojek *online* di Kota Kupang sempat menimbulkan konflik di antara para ojek *online* dan ojek lokal/ pangkalan. Konflik ini terjadi karena adanya perbedaan pendapat antara ojek *online* dan ojek lokal. Menurut ojek lokal, kedatangan ojek *online* di Kota Kupang dapat merebut penumpang ojek lokal, mengurangi pendapatan mereka, dan sebagainya.

“Konflik ojek online (ojol) dan ojek pangkalan (opang). Awal kehadiran *ojek online* di Kota Kupang pada tahun 2018 Bulan April, ojek pangkalan melihat ojek online dengan geram dan emosi seolah-olah ingin memakan *ojek online* tersebut karena merebut penumpang mereka, padahal dalam kenyataannya tidak. Penumpang yang panggil kita untuk jemput mereka dengan menggunakan aplikasi. Akan tetapi, pandangan opang/ojek pangkalan berbeda dengan ojek *online* yang menganggap merebut penumpang mereka sehingga terjadi gesekan. Sehingga terjadi kesalahpahaman antara ojek *online* dan opang. Masalah tersebut berlangsung kurang lebih selama satu tahun. Mulai masuk tahun kedua mereka mulai paham dan bergabung dengan ojek *online*. Kalau pun tetap bertahan maka tidak akan mendapatkan penumpang sehingga ojek pangkalan mulai migrasi dari opang ke ojol.”

### C. Rasionalitas Masyarakat Menjadi *Driver Ojek Online*

#### 1. Tidak ada persaingan

Tidak ada persaingan yang dimaksud peneliti di sini bahwa tahun 2018 menjadi tahun di mana Grap baru maraknya di Kota Kupang. Artinya saat itu hanya Grap sebagai ojek *online* yang baru ada di Kota Kupang, belum ada yang lainnya sehingga memang saat itu belum adanya persaingan ketat di antara ojek *online*. Alasan mengapa pendapatan saat itu masih bagus karena memang saat itu yang baru beroperasi hanyalah Grap. Hal ini sesuai dengan penjelasan subjek.

Natan Detan berusia 47 tahun sebagai salah satu subjek dalam penelitian ini. Pekerjaan utamanya adalah sebagai *driver ojek online* (Grap). Natan sudah bekerja sebagai seorang *driver ojek online* khususnya Grap kurang lebih selama lima tahun dan dimulai pada bulan Mei tahun 2018. Menurut penjelasan Natan bahwa tahun 2018 merupakan tahun di mana Grap mulai ada di Kota Kupang. Saat itu belum ada persaingan yang sangat ketat sehingga pendapatannya saat itu cukup bagus. Rata-rata dalam sehari ia bisa memperoleh Rp. 300.000 – 500.000, belum lagi ditambah dengan bonus-bonus yang ia kumpulkan. Bahkan Natan tidak menyadari bahwa ia sudah mentranfer uangnya sekitar Rp. 18.000.000 di Bank CIMB Niaga.

“Kurang lebih lima tahun menjadi *driver ojek online* Grab masuk kupang 2018 Bulan April, saya masuk Bulan Mei. Waktu itu awal-awal Grab masuk Kupang penghasilnya luar biasa. Pendapatannya melampaui dalam satu hari Rp. 300.000 – 500.000, ditambah dengan bonus-bonus yang saya kumpul dan transver ke Bank CIMB Niaga kurang lebih Rp. 18.000.000. Saya pun tidak sadar dalam jangka waktu dua tahun bekerja. Pada waktu itu *driver ojek online* panen dan belum ada persaingan baru tunggal ojek online Aplikasi Grab.”

Alasan Natan menjadi *driver* ojek *online* bisa dilihat dari pendapatan yang masih bagus karena saat itu belum adanya persaingan. Ini juga merupakan rasionalitas Natan dalam memilih pekerjaan menjadi *driver* ojek *online*. Pemikirannya yang logis ini muncul karena bisa dipengaruhi oleh alasan yang sudah dijelaskan di atas.

## 2. Waktunya Fleksibel

Waktu fleksibel yang dimaksud peneliti di sini bahwa pekerjaan ojek *online* bisa dikerjakan di waktu apa pun, baik waktu pagi, siang, sore maupun malam. Artinya jam bekerjanya berbeda dengan jam kantor yang memang sudah diatur sesuai dengan prosedur yang ada. Pekerjaan ojek *online* hanya diatur oleh masing-masing *driver*, dengan kata lain aturannya bersifat subjektif.

Mu'min Nuryaman berusia 28 tahun sebagai subjek kedua. Alasan Mu'min bekerja sebagai *driver* ojek *online* karena ia bisa mendapatkan penghasilan tambahan. Menurutnya, bekerja sebagai *driver* ojek *online* tidak terlalu berat, santai, dan waktunya fleksibel.

“Faktor menjadi *driver* ojek *online* karena penghasilan setiap hari mendapatkan uang/dana. Selain itu, kerjanya tidak terlalu berat, santai, fleksibel, kita yang atur waktu mau bekerja atau istirahat sesuka hati. Dan tidak ada bos dan atasan, yang menjadi bos dan atasan adalah diri sendiri.”

Viktor Yohannes sebagai subjek ketujuh, berusia 33 tahun. Pekerjaan utama Viktor adalah servis parabola, sedangkan pekerjaan sampingannya adalah menjadi *driver* ojek online khususnya Grap. Alasan ia menjadi *driver* ojek online, yakni untuk mengisi waktu luang.

“Alasan menjadi driver ojek online adalah sampingan, sambil mengisi waktu kekosongan. Bekerja di servis parabola ketika ada orderan servis maka aplikasi grabnya dinonaktifkan ketika selesai servis maka aplikasi pun hidup kembali.”

Ini menjadi pilihan rasional karena didasarkan atas pertimbangan Mu'min dan Viktor yang mana selain mendapatkan penghasilan tambahan, pekerjaan sebagai *driver* ojek *online* waktunya bersifat fleksibel sehingga bisa dikerjakan sesuai waktu luang para subjek.

### 3. Faktor Pendapatan

Faktor pendapatan yang dimaksud ialah berkaitan dengan penghasilan yang didapatkan seseorang pada pekerjaan yang ia lakoni yang mana dapat membantu memenuhi kebutuhan hidupnya. Artinya jika penghasilan pada pekerjaan yang satu lebih menjanjikan maka ini bisa membuat seseorang memilih bekerja di pekerjaan tersebut.

Fadli Lailu sebagai subjek keempat, berusia 27 tahun. Sebelumnya, Fadli adalah seorang nelayan, kemudian berpindah ke ojek online khususnya Grap. Ia melihat peluang bahwa menjadi *driver* ojek *online* bisa menghasilkan pendapatan dengan cepat sehingga ini menjadi alasan ia memilih menjadi *driver* ojek *online* khususnya Grap untuk membantu ekonominya.

“Faktor pendorong menjadi *driver* ojek *online* adalah faktor ekonomi. Selain ekonomi, saya awalnya melaut mata pencarian. Akan tetapi, saya melihat peluang yang cepat mendapatkan dana adalah menjadi *driver* ojek *online*, yakni Grab. Oleh karena itu, kita bisa bantu orang/sesama dengan kata lain bermanfaat untuk sesama ketika mereka membutuhkan jasa pengantaran kita siap mengikuti arah hendak kemana kita siap mengantarnya sampai pada tujuan di samping kita juga mendapatkan uang atau dana tersebut.”

Cornilus Delan sebagai subjek kelima, berusia 31 tahun. Pekerjaan utamanya driver ojek online khususnya Grap. Cornilus mengatakan bahwa alasan



dia menjadi ojek online, antara lain: untuk biaya hidup, untuk keperluan anak sekolah, untuk biaya kendaraan yang sedang dalam masa kredit, dan untuk keperluan rumah tangga.

“Alasan menjadi *driver* online adalah karna biaya hidup, terus untuk keperluan anak sekolah, biaya kendaraan kredit perbulan dan keperluan rumah tangga. Selain itu, solidaritas sosial cukup tinggi di antaranya uang duka sesama driver membantu meringankan beban ketika ada keluarga yang meninggal seperti bapak/mama saudara/I isti anak yang sekandung maka teman-teman driver mulai menghimpun dana guna menyalurkan kepada teman atau saudara yang mengalami keduakaan.”

Penghasilan Mu'min per hari, yakni Rp. 200.000 – 400.000, khusus mobil biasanya sekitar Rp. 300.000 – 500.000. Artinya pekerjaannya ini bisa membantu pendapatannya atau membantu ekonomi keluarganya. Ada berbagai kendala yang Mu'min dapatkan selama menjadi *driver ojek online*, alah satunya orderan fiktif. Ketika ia sampai di tempat tujuan tidak ada orang, nomor yang memesan makanan tidak aktif dan beberapa kendala lainnya. Adapun pengalaman yang baik, yakni bisa menghafal jalan di Kota Kupang karena Mu'min sendiri bukan asli orang Kupang, memiliki banyak kenalan dan sebagainya.

“Dalam penghasilan perhari 200.000-400.000 khusus mobil ini merupakan hitungan bersih kalau kotor 300.000-500.000. Ada beberapa pengalaman buruk, yakni orderan fiktif ketika sampai di tempat tujuan tidak ada orang, begitu pun mengantar makanan dihubungi nomor tidak aktif, menanyakan sekitar lokasi tidak ada yang mengenalnya. Sedangkan pengalaman baik bisa menghafal semua jalan yang ada di Kota Kupang apa lagi saya bukan orang asli sini sehingga saya bisa mengetahuinya. Selanjutnya banyak kenalan sesama *driver ojek online* dan rasa persaudaraannya begitu tinggi dalam solidaritas sosial.”

Chairul sebagai subjek ketiga mulai bergabung sejak tahun 2018 tepatnya Bulan Juli. Chairul mendapatkan informasi dari temannya sehingga ia bergabung menjadi *driver ojek online*. Penghasilan Chairul selama satu bulang kurang lebih sekitar Rp. 9.000.000. Menurut Chairul, jika penghasilan *driver* mobil sebanyak

itu maka penghasilan sebagai *driver* ojek *online* kurang lebih sekitar Rp. 4.000.000. Bagi Chairul, menjadi *driver* ojek *online* itu memudahkan mereka karena harga ojek sudah terinput secara otomatis, tidak perlu melakukan tawar menawar dan sebagainya. Itulah yang membuat Chairul menjadi *driver* ojek *online*.

“Dengan penghasilan satu bulan kurang lebih 9.000.000. Akhirnya saya berpikir bahwa kalau mobil saja penghasilan sampai 9.000.000 apalagi motor kurang lebih 4.000.000 maka saya bergabung bersama grab meskipun provesi saya dosen di Universitas Muhammadiyah Kupang. Ada bonus pada waktu itu sangat menjanjikan. Selain itu, tarifnya sudah ditentukan sehingga kami datang langsung memuat tanpa menanyakan harga, lobi harga dan lain sebagainya karena harganya sudah terpatuk pada aplikasi tergantung jarak jauh dekat.”

Chairul juga mengatakan bahwa bekerja sebagai *driver* ojek *online* bisa menambah pemasukannya setiap bulan. Ketika belum mengajar, biasanya Chairul memanfaatkan waktu luang untuk bekerja sebagai *driver* ojek *online*.

“Menambah pemasukan dalam artian saya tidak perlu meninggalkan pekerjaan saya yang utama dosen. Di lain sisi, ada waktu luang ketika belum ada jam mengajar sehingga memanfaatkan waktu luang untuk bekerja. Di lain sisi, menjadi *driver* ojek *online* jejaring sosial semakin terbuka lebar karena kita saling kenal mengenal meskipun kita baru berjumpa pertama.”

Wenang Blegur sebagai subjek keenam, berusia 47 tahun. Wenang adalah salah satu pegawai kantoran. Pekerjaan sampingannya adalah ojek *online* khususnya Grap. Alasan Wenang menjadi *driver* ojek *online*, yakni ingin mencari penghasilan tambahan sekaligus membangun relasi sosial sesama *driver* maupun dengan konsumen.

“Alasan yang mempengaruhi menjadi *driver online* ingin mencari penghasilan tambahan sekaligus membangun relasi sosial sesama *driver* maupun dengan konsumen. Di sisi lain, juga mencari kesibukan di luar karena pengap dengan hirup-pikuknya perkantoran perlu ada rehat sejenak dalam hal ini mencari nafkah.”

Alasan beberapa subjek di atas merupakan pilihan yang rasional di mana muncul atas pertimbangan faktor ekonomi, bahkan dukungan orang tua pun didasarkan atas hal tersebut. Artinya untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, untuk menutupi kekurangan dalam keuangan keluarganya sehingga munculnya alasan untuk mencari penghasilan tambahan dengan bekerja sebagai *driver* ojek *online* yang bagi mereka pendapatannya cukup bagus.

Selain Wenang Blegur, ada juga Muhammad Iksan yang mana memilih berganti pekerjaan. Iksan adalah seorang tukang servis TV, Hp, kipas angin dan sebagainya. Ia hanya bekerja di rumah saja dan penghasilannya per hari tergantung pelanggan yang datang dan barang apa yang perlu diperbaiki. Kadang per hari Rp. 10.000, Rp. 20.000, Rp. 50.000 apalagi jika pelanggannya adalah tentangnya kadang lebih murah, bahkan kadang dia tidak meminta dibayarkan. Oleh karena itu, dia memilih menjadi *driver* ojek *online* saja apalagi harga ojek *online* sudah otomatis ada di aplikasinya sehingga tidak ada negosiasi harga lagi.

“Saya awalnya bekerja jadi tukang servis TV, Hp, kipas angin, servis kulkas, dan sebagainya. Apapun yang mau diperbaiki, yang bisa saya perbaiki, bisa saya bantu perbaiki. Penghasilan saya tergantung orang yang datang buat perbaiki TV atau Hp, terus tergantung bagian mana yang perlu diperbaiki. Kadang per hari saya bisa dapat Rp. 50.000, tapi kadang bisa juga rendah Rp. 20.000 dan Rp. 10.000. Kalau tetangga yang minta tolong kadang saya dibayar, saya kasih murah harganya, kadang misalnya kalau cuma nyambungin kabel cas Hp gitu karena casnya tidak bisa mengisi lagi, saya tidak minta dibayarkan. Paling mereka hanya beli rokok atau kopi gitu saja karena tetangga, kan. Makanya karena penghasilan saya kecil saya memilih bekerja jadi *driver* ojek *online*, saya pakai motor sepupu dari istri saya. Alhamdulillah lumayan penghasilannya.”

Darwin sebagai subjek ke-sembilan memilih bekerja sebagai *driver* ojek *online* untuk menambah penghasilan. Dari penghasilan itu, Darwin sudah

membeli kendaraan pribadinya berupa motor dengan membayarnya secara cash. Pendapatan Darwin per hari sekitar Rp. 100.000 s/d Rp. 200.000, sedangkan pendapatan per bulan, yakni Rp. 3.000.000. Begitupun dengan Mahmud sebagai subjek ke-sepuluh yang mana bekerja sebagai driver ojek online untuk menambah penghasilan. Bagi Mahmud, ojek online merupakan estafet kebutuhan hidup. Penghasilan Mahmud rata-rata per hari Rp. 120.000.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa *driver* ojek *online* berasal dari berbagai kalangan. Beberapa subjek yang menjadikan ojek online sebagai pekerjaan utamanya, sedangkan beberapa lainnya menjadi driver ojek online sebagai pekerjaan sampingan. Jika dihitung dari para subjek maka banyak subjek yang menjadikan driver ojek online sebagai pekerjaan utama mereka. Selain itu, setiap driver memiliki alasan masing-masing dalam memilih menjadi driver ojek online. Misalnya untuk menambah penghasilan, untuk biaya hidup, untuk mengisi waktu luang, dan sebagainya.

#### **D. Efek Pendapatan Driver Ojek Online dalam Pemenuhan Kebutuhan Keluarga**

Berbicara mengenai rasionalitas maka berbicara tentang tindakan individu di mana tindakan itu adalah tindakan yang masuk akal dan bertujuan. Tindakan rasional mengedepankan pemikiran yang logis, bukan pemikiran yang bersumber dari perasaan. Jika tujuan yang ingin dicapai adalah pemenuhan kebutuhan ekonomi maka ini termaksud dalam tindakan rasional karena mereka mengedepankan pemikiran bahwa mereka membutuhkan makan.

Untuk memenuhi kebutuhan hidup, beberapa orang memilih bekerja sebagai driver ojek online dengan berbagai alasan di antaranya, yakni:

Mu'min Nuryaman mengatakan bahwa salah satu alasan ia tertarik untuk bekerja sebagai driver ojek online karena pendapatannya didapatkan setiap hari. Berbeda jika bekerja di perusahaan yang mana sistem gajinya per bulan. Oleh karena itu, pendapatan setiap hari dari ojek online bisa membantu memenuhi kebutuhan sehari-harinya.

“Kalau bekerja sebagai driver ojek online penghasilan yang kita dapat setiap hari dan ini untuk bekal atau pengeluaran setiap hari. Beda kalau kita kerja di perusahaan, penghasilan atau gajinya per bulan dan itu ditentukan oleh perusahaannya.”

Chairul Pua Tingga juga mengatakan hal yang kurang lebih sama bahwa alasan ia bekerja sebagai driver ojek online bukan hanya karena waktunya fleksibel, tetapi ini dapat menambah penghasilannya dan dapat membantu memenuhi kebutuhan keluarganya.

“Dengan penghasilan satu bulan kurang lebih 9.000.000, akhirnya saya berpikir bahwa kalau mobil saja penghasilan sampai 9.000.000 apa lagi motor kurang lebih 4.000.000 maka saya bergabung bersama Grab meskipun profesi saya dosen di Universitas Muhammadiyah Kupang. Jadi, kalau ada waktu luang ketika belum ada jam mengajar, saya bisa memanfaatkan waktu luang untuk bekerja. Ya, buat apa lagi ini untuk kebutuhan setiap hari, kalau nunggu gaji lama. Kita butuh uang bensin setiap hari, belum lagi kebutuhan anak, dan istri.”

Dapat disimpulkan bahwa efek pendapatan sangat mempengaruhi pilihan mereka untuk bekerja sebagai driver ojek online di mana pilihan ini dilakukan untuk mencapai tujuan mereka, yakni memenuhi kebutuhan hidup.

## E. Analisis Temuan

Rasionalitas pilihan masyarakat Kota Kupang menjadi driver ojek online akan dijabarkan pada tabel di bawah ini.

Tabel : Temuan Hasil Penelitian

No	Bentuk Rasionalitas Masyarakat Kota Kupang
1.	Tidak ada persaingan
2.	Waktunya Fleksibel
3.	Faktor Pendapatan

Ada dua hal penting dalam teori pilihan rasional Coleman, yang pertama tentang aktor dan yang kedua tentang sumber daya. Aktor adalah orang itu sendiri, sedangkan sumber daya yang dimaksud adalah barang atau objek yang akan digunakan oleh aktor untuk mendukung tindakannya guna mencapai suatu tujuan (Coleman, 2008). Sesuai teori pilihan rasional maka aktor di sini ialah para *driver* itu sendiri, sedangkan sumber daya yang dimanfaatkan para *driver*, yakni motor atau mobil yang mereka miliki. Adanya motor dan mobil sebagai sumber daya inilah sehingga dapat mendukung para *driver* untuk mencapai tujuan mereka.

Teori pilihan rasional Coleman menekankan bahwa seorang individu melakukan sebuah tindakan yang mana tindakan tersebut akan memanfaatkan sumber daya yang dia miliki untuk mencapai sebuah tujuan. Artinya, tindakan seseorang itu merupakan tindakan purposif atau bertujuan. Temuan menyatakan bahwa para subjek yang bekerja sebagai *driver* ojek *online* dengan alasan, yakni untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, tidak adanya persaingan, dan bekerja karena waktunya fleksibel sehingga bisa dikerjakan sesuai dengan keinginan para

subjek. Ada berbagai macam alasan dari penjelasan para subjek, seperti waktunya fleksibel, mengisi kekosongan, dan sebagainya. Namun, jika dianalisis lebih maka hal utama atau tujuan dari alasan mereka bekerja sebagai driver ojek online, yakni untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka. Pemenuhan kebutuhan hidup inilah adalah bentuk dari rasionalitas para driver dan tujuan ini sudah mereka capai.

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

Sesuai dengan data yang sudah didapatkan sehingga dapat disimpulkan sebagai berikut:

*Driver ojek online* berasal dari berbagai kalangan, seperti dosen, pegawai kantor dan sebagainya. Selain itu, ojek *online* bagi beberapa orang adalah pekerjaan utama, sedangkan beberapa lainnya adalah pekerjaan sampingan.

Setiap masyarakat Kota Kupang pasti memiliki alasan masing-masing untuk memilih bekerja sebagai driver ojek online. Misalnya untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka, waktunya fleksibel, mengisi kekosongan, menambah penghasilan, dan sebagainya. Namun, sebenarnya tujuan utama mereka bekerja sebagai driver ojek online adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka.

Dalam teori Pilihan Rasional Coleman menjelaskan bahwa tindakan individu yang dimaksud adalah tindakan purposive atau bertujuan dengan memanfaatkan sumber daya. Oleh karena itu, para driver ojek online sudah memanfaatkan sumber daya seperti kendaraan mereka untuk mencapai tujuan

mereka, yakni memenuhi kebutuhan hidup yang mana ini adalah bentuk dari rasionalitas yang dimaksud dalam teori Pilihan Rasional Coleman.

## **B. Saran**

Sesuai dengan hasil penelitian yang berkaitan dengan rasionalitas pilihan masyarakat Kota Kupang menjadi driver ojek online, maka dengan ini peneliti memberikan beberapa saran antara lain sebagai berikut

1. Diharapkan untuk driver ojek online agar dapat menghindari konflik di antara sesama. Jika pun harus bersaing maka bersainglah dengan sehat tanpa melibatkan konflik baik konflik secara verbal maupun menggunakan kekerasan.
2. Diharapkan untuk peneliti lainnya agar penelitian ini bisa membantu memberikan informasi atau dapat menjadi acuan untuk penelitian-penelitian selanjutnya.



## DAFTAR PUSTAKA

- Afrianti, Desi A., dkk, 2021, *Book Chapter, Perubahan Perencanaan Transportasi Berkelanjutan*, Bekasi, PTDI Preess.
- Adisasmita, Sakti Adji, 2012, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adiyatna, Susil, 2007, *Makalah Teori Pilihan Rasional (Alternatif Metode Penjelasan dan Pendekatan Penelitian Hukum Empiris)*. Undip
- Anggraeni, Fitria Nur, 2020, *Survey Motivasi Kerja Driver Ojek Online Grab*, Jurnal Ilmiah Refleksi, Universitas Muhammadiyah Jakarta, Jakarta.
- Bagong, Suyanto, dan Sutinah. 2006, *Metode Penelitian Sosial Berbagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta: Prenada Media Group
- Coleman, James S, 2008, *Dasar-Dasar Teori Sosial (Foundations of Socialtheory)* Bandung, NusaMedia.
- Damsar, 2011, *Pengantar Sosiologi Ekonomi*, Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Djami, Rizky Wadu, Pius Bumi Kellen, Mahmud Ahmad, 2021, *Analisis Perbandingan Pendapatan Usaha Jasa Driver Grabbike Dan Ojek Pangkalan Di Oebobo Kota Kupang*, Jurnal Bisnis Manajemen.
- Faridah, Siti, 2019, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Masyarakat Bekerja Menjadi Driver Ojek Online Sebagai Mata Pencaharian Ekonomi di Jakarta*, Skripsi Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Gunawan, Reza, 2018, *Hubungan Antara Self-Leadership Dengan Keterikatan Kerja Pada Driver Ojek Online*, Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang.
- Hakim, Muhammad Luqman, 2019, *Peran Transportasi Online di Kalangan Mahasiswa Universitas Indonesia Depok*, Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Herdiansyah, Haris, 2010, *Metode Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta; Salemba Humanika
- Herliana, Asti dan Prima Muhammad Rasyid, 2016, *Sistem Informasi Monitoring Pengembangan Software Pada Tahap Development Berbasis Web*, Jurnal Informatika, Vol.III No.1.
- Huberman, Miles, A.M, & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook*, Edition 3. USA: Sage Publications. Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI-Press.

- Idrus, Muhammad, 2019, *Metode Penelitian Ilmu Sosial: Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Jakarta: Erlangga.
- Indra Bangsawan, B. A, 2020, *Hubungan Antrara Motivasi Kerja Dan Stres Kerja Pada Pengendara Ojek Online*, Fakultas Psikologi, Universitas Semarang.
- Mawardi, M. Sulton, dkk, 2010, *Iklm Usaha di Kota Kupang: Kajian Kondisi Perekonomian dan Regulasi Usaha*, Lembaga Penelitian SMERU Jakarta, September.
- Moleong, Lexy J. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nitte, Yulsy Marselina & Vera Rosalina Bulu, 2020, *Pemetaan Implementasi Pendidikan Karakter di Sekolah Dasar se-Kota Kupang*, Jurnal Kependidikan: Jurnal Hasil Penelitian dan Kajian Kepustakaan di Bidang Pendidikan, Pengajaran dan Pembelajaran.
- Putri, Nindy Amelia, 2018, *Efisiensi Dan Dampak Go-Jek Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Pada Angkutan Umum di Kecamatan Sukarame Bandar Lampung)*, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung.
- Ramdhan, Fajrin, 2023, *Profil Kota Kupang: Sejarah, Geografis, dan Potensi Wisata*. Penerbit Tirto.id.
- Ritzer, George, 2001, *Sosiologi Ilmu Berparadigma Ganda*. Jakarta PT: Rajawali Press.
- Sambodo, Amir, 2004, *Menyongsong Gelombang Baru Bisnis Teknologi*, Jakarta: Kompas.
- Schwab, Klaus, 2016, *The Fourth Industrial Revolution*, Switzerland: Word Economic Forum.
- Saputra, Riyan, 2018, *Analisis Pendapatan Driver Ojek Online di Kota Banjarmasin*, Jurusan Ekonomi Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Universitas Islam Negeri Antasari.
- Subana, 2000, *Statistik Pendidikan*, Bandung; CV. Pustaka Setia.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, 2007, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.

- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kualitatif*, Penerbit Alfabeta, Bandung
- Supit, Roland Michael, 2017, *Model Pemilihan Moda Transportasi Online Di Kota Manado*, Jurnal Sipil Statis Vol.7 No.1, Universitas Sam Ratulangi Manado.
- Syah, Ilham, Idris Mboka, 2021, *Rasionalitas Tindakan Yang Mempengaruhi Masyarakat Kota Kupang Dalam Memilih Transportasi Online*, Universitas Muhammadiyah Kupang, Jambura Economic Education Journal
- Takahindangen, Wiranda Ch, Debby Ch Rotinsulu, Richard L H Tumilaar, 2021, *Analisis Perbedaan Pengeluaran Konsumsi Pengemudi Ojek Online Grabsebelum Dan Sesudah Menjadi Pengemudi Ojek Online Di Kota Manado*, Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi Vo.21 No.1, Univesitas Sam Ratulangi.
- Tumuwe, Riswanto, 2018, *Pengguna Ojek Online Di Kalangan Mahasiswa Universitas Sam Ratulangi Manado*, Mahasiswa Antropologi Fispol Unsrat.
- Wardayana, 2018, *Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional Di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan*, Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Wijaya, Andika, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Surabaya : Sinar Grafika.
- Zogara, Asweros Umbu, dkk, 2022, *Sosio Ekonomi Orang Tua, Uang Saku, Dan Media Sosial Berhubungan Dengan Perilaku Konsumsi Fast Food Pada Remaja Putri Di Kota Kupang*, Jurnal of Nutrition College, 2022
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Pasal 6