

**STRATEGI EKONOMI MENGHADAPI PANDEMI
BAGI PENGEMUDI GO-JEK PANGKALAN
WORKSHOP UNHAS**



OLEH

DOLI SAPUTRA TANDI

E51115010

**DEPARTEMEN ANTROPOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

2021

HALAMAN JUDUL

**Strategi Ekonomi Menghadapi Pandemi Bagi Pengemudi
Go-Jek Pangkalan Workshop Unhas**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan
Gelar Sarjana Pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin**

OLEH

DOLI SAPUTRA TANDI

E51115010

**DEPARTEMEN ANTROPOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

LEMBAR PENGESAHAN

Judul : **Strategi Ekonomi Menghadapi Pandemi Bagi Pengemudi Go-Jek Pangkalan Workshop Unhas**

Nama : **Doly Saputra Tandi**

Nim : **E511 15 010**

Jurusan : **Antropologi**

Program Studi : **Antropologi Sosial**

Telah di periksa dan disetujui oleh pembimbing I dan pembimbing II untuk di ajukan kepada tim Evaluasi Skripsi Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Makassar, 28 januari 2021

Mengetahui,
Pembimbing I

Mengetahui,
Pembimbing II


Prof. Dr. H Hamka Naping, MA
NIP. 19611104 198702 1 001


Dr. Tasrifin Tahara, M.Si
NIP. 19750828 200212 1 002

Ketua Departemen Antropologi
Fisip Unhas



Dr. Yahya, MA
NIP. 19621231 200012 1 001

HALAMAN PENERIMAAN

Telah Diterima Oleh Panitia Ujian Skrikpsi Departemen Antropologi
Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin Sebagai
Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S1).

Makassar, 1 Maret 2021

Panitia Ujian

Ketua : Prof.Dr.H Hamka Naping ,MA

(.....)

Sekretaris : Muhammad Neil ,S.Sos. M.Si

(.....)

Anggota : Dr.Muh. Basir Said,MA

(.....)

: Dr. Tasrifin Tahara,M.Si

(.....)

HALAMAN PERNYATAAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

NAMA : Doly Saputra Tandi

NIM : E51115010

JUDUL : Strategi Ekonomi Menghadapi Pandemi Bagi Pengemudi
Gojek Pangkalan Workshop Unhas

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi ini adalah asli dan belum di ajukan untuk mendapat gelar akademik (sarjana) baik di universitas Hasanuddin, maupun perguruan tinggi lainnya. Dalam skripsi ini ,tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau di publikasikan oleh orang lain, tetapi secara tertulis di cantumkan sebagai acuan dalam naskah ini dengan dicantumkan nama dan dicantumkan dalam daftar pustaka.

Penyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademi yang berlaku.

Makassar, 1 Maret 2021

Yang menyatakan


Doly Saputra Tandi

ABSTRAK

Skripsi ini berjudul: “**(Strategi Ekonomi Menghadapi Pandemic Bagi Pengemudi Go-Jek Pangkalan Workshop Unhas)**”. Skripsi ini di tulis oleh **DOLY SAPUTRA TANDI ,NIM E51115010 , Departemen Antropologi, Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin. Pembimbing I: Prof.Dr.H Hamka Naping, MA dan Pembimbing II: Dr. Tasrifin Tahara, S.Sos, M.Si.**

Penelitian ini dilakukan berdasarkan termuan awal penulis berkenaan dengan dampak dari pandemi covid-19 (corona) terhadap perekonomian masyarakat kota khususnya pengemudi Go-jek di Makassar, Sulawesi Selatan. Tujuan penelitian ini yaitu mengetahui berbagai permasalahan ekonomi dan hubungan sosial serta strategi penyelesaian masalah yang dilakukan oleh pengemudi Go-jek pangkalan Workshop UNHAS

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Studi Kasus. Informan dalam penelitian ini ditentukan dengan cara *purposive* (sengaja). Pengumpulan data dilakukan dengan observasi dan wawancara.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa dimasa pandemi keadaan pengemudi Go-jek pangkalan workshop Unhas sangat kesulitan dalam mendapatkan hasil yang maksimal karena kurangnya orderan dari pihak pelanggan. Dari masalah yang di alami pihak aplikasi Go-jek selalu membuat terobosan baru untuk membantu para pengemudi yang sedang berjuang dilapangan mulai dari memberikan bantuan sembako dalam bentuk voucher, memberikan bantuan makan untuk keluarga pengemudi yang bisa di ambil di resto-resto yang bekerja sama dengan pihak Go-jek sampai merubah sistem poin agar pengemudi bisa membawa pulang uang dari hasil kerjanya. Walaupun demikian di tengah-tengah wabah covid-19 yang dihadapi oleh para pengemudi, mereka selalu mencari strategi ekonomi dalam pemenuhan kebutuhan mereka mulai dari penambahan jam kerja sampai mencari alternatif pekerjaan sampingan yang bisa menghasilkan uang dalam mencukupi kebutuhan mereka di masa pandemik.

Kata Kunci: Strategi ekonomi pengemudi Go-jek dan pandemic covid-19 (corona)

ABSTRACT

This is entitled: "(Economic Strategy to Face Pandemic for Go-Jek Drivers at Unhas Workshop)". This thesis was written by DOLY SAPUTRA TANDI, NIM E51115010, Department of Anthropology, Faculty of Social & Political Sciences, Hasanuddin University. Supervisor I: Prof. Dr. H. Hamka Naping, MA and Supervisor II: Dr. Tasrifin Tahara, S.Sos, M.Si.

This research was conducted based on the author's initial findings regarding the impact of the Covid-19 (Corona) pandemic on the economy of Go-jek drivers in Makassar, South Sulawesi. The purpose of this study is to measure various economic problems and social relations as well as problem solving strategies carried out by Go-jek drivers at the UNHAS Workshop.

This research uses a case study research type. The information in this study was determined by purposive (intentionally). Data collection was carried out by observation and interviews.

The results of the study concluded that during the pandemic, the Go-jek driver at the Unhas workshop was very difficult to get the maximum result because it was less than the order from the customer. From the problems experienced by the Go-jek application, the Go-jek application always makes new breakthroughs to help drivers who are struggling in the field, starting from providing basic food assistance in the form of vouchers, providing food assistance for the driver's family who can pick up at restaurants in collaboration with the Going party. -reach to the point system so that the driver can take the money home from his work. Even so, in the midst of the Covid-19 outbreak by drivers, they are always looking for economic strategies to meet their needs, from additional working hours to finding alternative side jobs that can generate money to meet their needs during the pandemic.

Keywords: Economic strategy of Go-jek drivers and the covid-19 (corona) pandemic

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian skripsi yang berjudul “STRATEGI EKONOMI MENGHADAPI PANDEMI BAGI PENGEMUDI GO-JEK PANGKALAN WORKSHOP UNHAS” tepat pada waktunya. Adapun tujuan dari penulisan proposal penelitian ini adalah untuk mempelajari cara pembuatan skripsi pada Universitas Hasanuddin dan untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial jurusan Antropologi Sosial.

Pada kesempatan ini, penulis hendak menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan moril maupun materil sehingga penelitian skripsi ini dapat selesai.

Makassar, 28 Januari 2021

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi ini. Berbagai dukungan, doa, bantuan yang telah diterima penulis sehingga dapat menyelesaikan salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana. Adapun rasa terima kasih penulis ucapkan kepada:

1. Ayah saya **Yunus Tandi** dan Ibu saya **Herlina Kido'**, keempat Adik saya **Miranti Tandi, Lisa Tandi, Verawati** dan **Frederik saputra**, serta seluruh keluarga, atas perhatian, doa, dan dukungan mereka selama ini sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan baik.
2. **Prof. Dr. H Hamka Naping, MA** selaku pembimbing I yang telah membimbing penulis mulai dari penyusunan proposal hingga penyusunan skripsi ini. Berbagai arahan dan saran yang telah diberikan dengan penuh kesabaran kepada penulis, meskipun penulis selalu menunda-nunda dalam proses penyusunan skripsi tersebut.
3. **Dr. Tasrifin Tahara, S.Sos, M.Si** selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktunya dalam memberikan arahan dan masukan sehingga membuat penulis dapat memahami hal baru dalam penyusunan skripsi ini.
4. **Prof. Dr. Dwia Aries Tina Palubuhu, M.A** selaku Rektor Universitas Hasanuddin, beserta para Wakil Rektor, staff dan jajarannya yang telah memberikan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan studi pada program studi Antropologi Sosial Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
5. **Prof. Dr. Armin Arsyad, M.Si** selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik Universitas Hasanuddin, beserta staff dan jajarannya yang telah memberikan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan studinya.

6. **Dr. Yahya, MA** selaku ketua Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik Universitas Hasanuddin yang telah memberikan pencerahan kepada penulis selama duduk di bangku kuliah.
7. **Muhammad Neil, S.Sos, M.Si** selaku Sekretaris Jurusan Antropologi Sosial Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik Universitas Hasanuddin yang telah memberikan banyak ruang-ruang diskusi kepada penulis selama duduk di bangku kuliah.
8. Seluruh **Dosen Pengajar, Staf** dan jajaran **Departemen Antropologi** Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik Universitas Hasanuddin yang telah berbagi ilmu dan pengalamannya kepada penulis selama masih berstatus Mahasiswa Departemen Antropologi.
9. Seluruh **Staff Akademik** dan **Perpustakaan Departemen Antropologi** Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik Universitas Hasanuddin yang telah banyak membantu dalam urusan administrasi selama penulis kuliah .
10. Seluruh **Staff Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik** Universitas Hasanuddin yang telah memberikan bantuan dalam memberikan informasi mengenai segala hal terkait akademik kepada penulis.
11. Seluruh **Kerabat HUMAN FISIP UNHAS** yang telah memberikan waktu dan kesempatan mereka kepada penulis selama proses berorganisasi. Banyak ruang-ruang diskusi yang telah dilalui oleh penulis selama berstatus aktif sebagai anggota HUMAN FISIP UNHAS.
12. Seluruh **KELUARGA BESAR GOJUKAI FISIP UNHAS** yang telah memberikan bantuan dan dukungan mereka kepada penulis selama proses berorganisasi. Banyak ruang-ruang diskusi yang telah dilalui oleh penulis selama berstatus aktif sebagai anggota GOJUKAI FISIP UNHAS.
13. Seluruh anggota **PMKO FISIP UNHAS** yang telah memberikan waktu dan kesempatan mereka kepada penulis selama proses

berorganisasi. Banyak ruang-ruang diskusi yang telah dilalui oleh penulis selama berstatus aktif sebagai anggota PMKO FISIP UNHAS.

14. Seluruh teman-teman seperjuangan se-angkatan **JIWA 2015** atas beragam situasi yang telah dilalui bersama, beragam peristiwa susah senang bersama selama 5 tahun hingga saat tulisan ini dibuat oleh penulis. Terima kasih atas pengalaman yang sangat berharga, ilmu dan kebersamaan yang telah kalian berikan kepada penulis dengan senang hati.
15. Terima kasih kepada teman yang sudah seperti layaknya saudara (**Mudzafar, Ardan, Ashok, Amar, Budi, Hadi, Diman, Fardhian, Imam, Masli, Julael, Astina, Efrianti, Magfirah, Ulfa, Nuratikah, dan Farah**) yang telah berbagi pengalaman, perjalanan, rezki, dan ilmu mereka kepada penulis.
16. Terima kasih kepada **Algeransa Prisilia** atas waktu dan dukungan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi.
17. Terima kasih kepada teman-teman sekolah penulis (**Karmila, Mega, Exsa, Nandita, Inul, Dedi dan Rahma**) yang telah menemani dan berbagi pengalaman kepada penulis serta atas dukungan mereka selama proses penyusunan skripsi.

Daftar Isi

SAMPUL.....	0
HALAMAN JUDUL.....	0
LEMBARAN PENGESAHAN.....	i
HALAMAN PENENERIMAAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN SKRIPSI.....	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	Error! Bookmark not defined.
UCAPAN TERIMAKASIH.....	vii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	9
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian	9
BAB II.....	11
TINJAUAN PUSTAKA.....	11
2.1 Tinjauan Konseptual	11
2.1.1 Ekonomi dalam Antropologi.....	11
2.1.2 Kesejahteraan Sosial.....	13
2.1.3 Pandemi Covid-19.....	15
2.1.4 Penelitian Terkait.....	19
BAB III.....	23
METODE PENELITIAN.....	23
3.1 Jenis Penelitian.....	23
3.2 Lokasi Penelitian.....	24
3.3 Teknik Penentuan Informan	24
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	24
3.5 Teknik Analisis Data.....	25
BAB IV	26

GAMBARAN UMUM PENELITIAN	26
4.1 Struktur organisasi Go-jek pangkalan workshop Unhas.....	26
4.2 Sejarah Terbentuknya Pangkalan Workshop.....	27
4.3 Pola Kebiasaan Pengemudi Go-jek Pangkalan Workshop	36
BAB V	37
HASIL DAN PEMBAHASAN	37
5.1 Masalah Ekonomi yang Dihadapi Pengemudi Gojek	37
5.1.1 Pemenuhan Kebutuhan Dasar	37
5.1.2 Peningkatan Kerja di Masa Pandemi.....	41
5.1.3 Perubahan Sistem Go-jek dan PSBB di Kota Makassar	43
5.2 Hubungan Sosial Pengemudi Go-jek di Masa Pandemi Covid-19 .	53
5.2.1 Hubungan Sosial Antar Pengemudi	53
5.2.2 Hubungan Sosial Pengemudi dengan Masyarakat.....	58
DAFTAR PUSTAKA.....	63

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Fenomena perkembangan jasa transportasi umum belakangan ini sangat berkembang sangat pesat khususnya dibidang jasa transportasi roda dua. Dalam perkembangannya banyak membawa perubahan sosial ekonomi didalam masyarakat. Platfrom GO-JEK adalah salah satunya, sektor jasa bermodal smarphone dan kendaraan pribadi dalam mengoprasikan aplikasi, masyarakat sudah dapat mendapatkan pekerjaan dan penghasilan tambahan dari aplikasi ini. Dengan adanya jasa transportasi online akan mempermudah driver untuk menerima dan menyelesaikan orderan dari pelanggan. Semakin meningkatnya persaingan dalam mendapatkan pekerjaan, menjadi driver Gojek merupakan alternatif pekerjaan yang dapat dikerjakan untuk mereka yang belum mendapatkan pekerjaan tetap diperkotaan (Yolanda Christina Mahda,dkk (2019).

Aplikasi GO-JEK banyak mambawa dampak terhadap pola kehidupan masyarakat Indonesia. Baik dari pola prilaku konsumtif pun dalam perubahan pendapatan ekonomi. Dimasa ini, GO-JEK seakan sudah menjadi kebutuhan pokok dalam kehidupan masyarakat. Besarnya peluang untuk mengubah kehidupan sosial ekonomi masyarakat sehingga banyak menarik perhatian masyarakat untuk bergabung menjadi mitra. (wiranti aninditha,2016 :713-714). Dilansir dari (wikipedia/Kota_Makassar)

menjelaskan Makassar adalah salah satu kota penerapan aplikasi ini, Ibu Kota dari Provinsi Sulawesi Selatan yang mayoritas penduduknya adalah Suku Bugis Makassar. Kota ini salah satu Kota metropolitan terbesar yang berada di bagian timur Indonesia . Seperti halnya kota pada umumnya, kota ini memiliki jumlah penduduk yang amat banyak jumlahnya dan tentunya berasal dari berbagai kalangan serta profesi yang berbeda-beda. Dengan munculnya aplikasi GO-JEK membuka peluang besar bagi masyarakat kota Makassar mendapatkan pekerjaan.

Diantara banyaknya profesi yang ada di perkotaan, GO-JEK adalah salah satu dari berbagai jenis alternatif pekerjaan yang khususnya bergerak di bidang jasa transportasi berbasis Online yang cukup banyak dilirik oleh masyarakat saat ini khususnya di Kota Makassar. Transportasi online ini sangat mempermudah dan mempercepat kerja, kita, hanya tinggal download aplikasinya digadget kita dan klik sana klik sini maka pengemudi langsung datang dan menjemput. Transportasi ini sangat menguntungkan kedua belah pihak. Pengemudi sangat senang karna hanya standby diposisinya sambil menunggu pesenan dari penumpang masuk, tak seperti transportasi biasa, dimana pengemudi harus teriak dan ngetem dulu nyari penumpang. Begitu juga sebaliknya, penumpang juga diuntungkan karna tak harus menunggu lama dan berdesakan didalam transportasi seperti: bus, dan angkot, serta tukang ojek tak harus nunggu giliran untuk narik penumpang. Jauh berbeda dengan GO-JEK yang semuanya udah diatur oleh operator. Kemudian dengan adanya layanan

untuk penumpang pilihan pembayaran secara tunai dan go-pay lebih murah lagi dari pembayaran tunai. Ditambah lagi bonus – bonus yang diberikan kepada penumpang jika sering mengisi saldo go-paynya. Alasan lain penumpang lebih memilih Gojek karena faktor kenyamanan dan kecepatan. (Dagun et. al 2006 dalam Eva Marsusant (2018) menyatakan bahwa, transportasi publik yang baik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu: kenyamanan, keamanan dan kecepatan. Hampir semua kriteria ini dimiliki oleh transportasi online yang bernama Gojek.

Dilansir dalam (GO-JEK.com), Perusahaan ojek online bernama PT GO-JEK Indonesia ini sudah didirikan sejak 2010 di Jakarta. Pada saat itu, CEO dijabat oleh Nadiem Makarim, pemuda Indonesia jebolan Harvard Business School, Universitas Harvard, Amerika Serikat. Ide mendirikan Gojek ini dari pengalaman pribadi Nadiem menggunakan transportasi ojek hampir setiap hari ke tempat kerjanya untuk menembus kemacetan di Jakarta. Sebagai seorang yang sering menggunakan transportasi ojek, Nadiem melihat sebagian besar pengemudi ojek hanya mangkal menunggu penumpang. Padahal mereka bisa mendapatkan penghasilan yang lumayan jika banyak penumpang. Selain itu, ia melihat ketersediaan jenis transportasi ini tidak sebanyak transportasi lainnya sehingga seringkali cukup sulit untuk dicari.

Dari pengalaman tersebut, Nadiem melihat adanya peluang untuk membuat sebuah layanan yang dapat menghubungkan penumpang dengan pengemudi ojek. GO-JEK memulai perjalanannya pada tanggal 13

Oktober 2010, GO-JEK resmi berdiri dengan 20 pengemudi, dimana saat itu masih mengandalkan call center untuk menghubungkan penumpang dengan pengemudi. Akhirnya, pada tanggal 7 Januari 2015 GO-JEK meluncurkan aplikasi berbasis Android dan IOS untuk menggantikan sistem pemesanan menggunakan call center.

GO-JEK adalah aplikasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat. Hal tersebut berdasarkan lembaga riset global Growth for Knowledge (GfK) membuktikan bahwa pengguna aplikasi online GO-JEK mencapai 21,6%⁵ (Eva Marsusanti, dkk, 2018 :129). GO-JEK adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja diberbagai sektor informal di Indonesia. Selain jasa dan teknologi komunikasi, transportasi berbasis aplikasi online juga dilengkapi dengan fitur Global Positioning System atau yang lebih dikenal dengan GPS untuk memberikan informasi keberadaan pengemudi dan pengguna dengan rute terdekat (Eva Marsusanti, dkk, 2018 : 128-129).

GO-JEK berkembang pesat setelah meluncurkan sebuah aplikasi berbasis online dengan tiga layanan, yaitu: GoRide, GoSend, dan GoMart ditahun 2015. Di tahun itu juga telah dibuka pendaftaran perdana sebagai mitra dengan melampirkan berkas-berkas seperti stnk, skck dan ktp (GO-JEK.com). Dilansir dari (Driver.gojek.com) info poin dan insentif cukup menjanjikan bagi para pengemudi. Diluar wilayah jabodetabek khususnya kota Makassar dalam sehari jika pengemudi dapat mencapai target 30

poin, mereka akan mendapatkan bonus insentif dari perusahaan berjumlah Rp.200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) perharinya. Jika di tambahkan dari pendapatan yang pengemudi dapatkan dari penumpang, pendapatan bersih mereka dalam sehari \pm Rp.400.000,00 (Empat ratus ribu rupiah) jika pengemudi mencapai target poin yang telah di tetapkan oleh perusahaan. Adapun perhitungan poin yang GO-JEK sebagai berikut :

1. 1 poin untuk penumpang (Go-ride)
2. 2 poin untuk pembelian makanan dan barang (Go-food dan Go-Mart)
3. 1 poin untuk barang (Go-send)

Dengan masing-masing penambahan 1 poin ditiap layanan jika pengemudi melakukan top-up saldo ke penumpang atau costumer minimal Rp.25.000 dalam sekali layanan jasa. Pendapatan seorang driver Gojek per hari sangat dipengaruhi oleh banyak hal seperti : jumlah dan jarak tempuh dalam menyelesaikan order, komisi tunai, jam beroperasi, dan biaya-biaya yang dikeluarkan seperti bensin, pulsa, dan lainnya.

Awal kemunculan aplikasi GO-JEK di Kota Makassar, membawa kemudahan tersendiri terhadap ruang lingkup masyarakat dalam mengakses transportasi. Dahulunya masyarakat harus menunggu di halte atau persimpangan jalan untuk mendapatkan kendaraan kini dipermudah dengan adanya aplikasi berbasis online. Cara penerapannya pun sangat

mudah, cukup memesan kendaraan dengan smartphone. Tak heran kemunculan GO-JEK adalah salah satu solusi untuk memudahkan masyarakat Kota Makassar dalam proses mobilisasi yang tinggi serta menambah peluang kerja bagi masyarakat kota ini. Tetapi seiring dengan perkembangannya di tahun 2020 GO-JEK saat ini sedang tidak baik – baik saja. Adanya pandemi covid-19 (corona) membuat pihak ekonomi pengemudi menurun drastic dan pihak aplikasi melakukan perubahan total dalam proses pelayanannya.

Adapaun perubahan yang di lakukan di awal pandemi covid-19 di kota Makassar pihak GO-JEK menghilangkan layanan Go-ride (layanan penumpang) karena peraturan pemerintah yang sedang melakukan psbb di tiap wilayah yang terdampak covid-19. Selain dari pengurangan layanan yang ada, pun dari bonus yang terima selama ini di hilangkan dengan mengganti bonus dengan program berkah. Program berkah sendiri muncul di pada masa pandemi awal bulan maret 2020. Dengan memberikan target 7 poin kepada pengemudi. Jika, pengemudi sudah mendapat 7 poin tersebut dalam waktu jam 8 pagi – 8 malam dan penghasilan yang didapat kurang dari Rp 75.000 maka pihak aplikasi akan menambahkan selisi kekurangan dari pendapatan pengemudi.

Sebagai contoh pak Erwin hari ini melakukan pekerjaan dari jam 8 pagi sampai jam 8 malam dan mendapatkan 7 poin dengan pengasilan Rp.35.000 maka kekurangan sebanyak Rp.40.000 akan di tambahkan oleh pihak Aplikasi untuk mencukupkan penghasilan pak Erwin menjadi

Rp75.000. Tetapi lain halnya jika penghasilan yang didapat oleh pak Erwin Rp75.000 atau lebih pihak aplikasi sudah tidak akan menambahkan selisinya. Jadi dari penjelasan di atas menjelaskan program berkah itu sendiri dan solusi dari pihak aplikasi dalam mengatasi permasalahan pandemi.

Pangkalan Workshop adalah salah pangkalan yang merasakan dampak dari covid-19 ini. Pangkalan ini adalah salah satu titik kumpul dari pengemudi GO-JEK yang berada di Kota Makassar yang berdiri resmi pada tahun 2016. Awalnya pangkalan ini adalah pangkalan ojek pengkolan yang beroperasi pada tahun 2007 yang wilayah kerjanya sekitar area kampus Unhas dengan sistem kerja orderan bergilir (Informasi dari ketua pangkalan). Tentu dengan sistem yang ditetapkan oleh pangkalan berpengaruh terhadap penghasilan pengemudi kalah itu sehingga selain menjadi ojek pengkolan ada juga yang melakukan pekerjaan sampingan sebagai penjahit sepatu untuk tambahan penghasilan sewaktu pangkalan sepi penumpang.

Awal bergabungnya, pengemudi hanya terdiri dari 6 orang anggota yang berganti status dari pengemudi ojek pengkolan ke pengemudi GO-JEK. Kemudian selang beberapa lama berdiri sebagai pangkalan resmi dari GO-JEK, menarik beberapa pengemudi GO-JEK yang sering melintas di wilayah tersebut ikut bergabung didalam pangkalan. Kini pengemudi workshop tak hanya terdiri dari latar belakang profesi yang sama tapi datang dari jenis profesi yang berbeda-beda

mulai dari Aparatur Negara (Tentara), Pekerja Kantoran (swasta), Wiraswasta, Mahasiswa, yang ikut bergabung menjadi anggota. Jauh sebelum adanya pandemi covid-19 aplikasi GO-JEK adalah salah satu alternatif pekerjaan yang mereka kerjakan dan sangat membantu perekonomian para pengemudi GO-JEK pangkalan Workshop Unhas. Tapi ditengah musibah pandemi covid-19 kini menjadi pengemudi GO-JEK bukan lagi alternatif pekerjaan yang membantu dalam pemenuhan kebutuhan karena kurangnya konsumen yang menggunakan jasa mereka. Sehingga diversifikasi latar belakang masalah pengemudi GO-JEK workshop merupakan daya tarik bagi penulis untuk mengambil judul “Strategi ekonomi menghadapi pandemi bagi pengemudi GO-JEK pangkalan Workshop Unhas” sebagai rujukan penelitian guna untuk mengetahui strategi ekonomi pengemudi GO-JEK Workshop Unhas di Kota Makassar.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis mencoba mengangkat pokok masalah yang dianggap perlu untuk dibahas mengenai pengemudi GO-JEK Workshop yang ada di kota Makassar, diantaranya :

- 1.2.1 Apa masalah–masalah ekonomi yang dihadapi pengemudi GO-JEK pangkalan workshop era pandemi dan cara mengatasi?
- 1.2.2 Apa masalah-masalah yang berkaitan dengan hubungan-hubungan sosial pengemudi dan cara pengatasinya?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian bertujuan untuk memberikan gambaran secara langsung mengenai kondisi ekonomi pengemudi GO-JEK pangkalan workshop Unhas di Kota Makassar pada era pandemi serta strategi ekonomi dalam menghadapi masalah yang ada dari konteks ekonomi dalam antropologi.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Dari uraian latar belakang di atas, peneliti menjabarkan manfaat dari penelitian antara lain :

1. Bagi peneliti, penelitian ini dapat menambah wawasan, pengetahuan mengenai topik penelitian serta merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
2. Dari segi akademis, peneliti mampu memberikan kontribusi pengetahuan baru terhadap perkembangan kelompok sosial ekonomi dilingkup masyarakat dalam pengembangan program studi Antropologi Sosial Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.
3. Secara praktis, peneliti mampu memberikan konsep baru dalam melihat suatu kelompok dan kebiasaannya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Konseptual

2.1.1. Ekonomi dalam Antropologi

Ilmu Antropologi Ekonomi adalah salah satu ilmu dari cabang ilmu antropologi yang membahas mengenai sejarah, nilai sosial-budaya, dan geografi dari suatu masyarakat terhadap aktivitas atau fenomena ekonomi yang terjadi dalam ruang lingkup masyarakat yang menjadi objek kajian. Posisi kajian Ekonomi dalam Antropologi sejajar dengan kajian-kajian lain dalam kajian Antropologi yang tak hanya membahas mengenai Masyarakat tradisional tapi juga terkadang menyinggung mengenai Religi yang termasuk kedalam kajian Antropologi Religi. Tak sebatas itu Kajian Antropologi Ekonomi juga membahas mengenai masalah perkotaan yang termasuk dalam kajian Antropologi Kota. Kajian ini saling berkaitan satu sama lain dan memiliki fokusnya masing masing (Sjafri Sairin, dkk, 2002 : 4 - 5).

Dalam buku pengantar ekonomi mikro (T.Gilarso,2004:15) menjelaskan bahwa untuk mengerti apa pokok permasalahan ekonomi, kita berdasar pada dua kenyataan yaitu :

- a. Untuk dapat hidup layak, kita membutuhkan dan menginginkan berbagai macam hal, seperti : makanan, pakaian, rumah, obat, pendidikan, dan lain lain. Keinginan tersebut boleh dibilang tidak ada batasnya.

- b. Kemudian Sarana atau Alat dalam memenuhi kebutuhan tersebut terbatas atau kurang baik dalam hal jumlah, bentuk, macam, waktu dan tempat.

Dari dua dasar di atas timbullah pokok permasalahan ekonomi yaitu bagaimana dengan sumber yang terbatas orang memenuhi kebutuhan – kebutuhan hidupnya yang banyak dan beraneka ragam. Persoalan ini dihadapi oleh berbagai kalangan seperti perorangan, keluarga, perusahaan, negara bahkan dunia internasional. Kemudian untuk menanggapi persoalan itulah, maka timbul kegiatan ekonomi seperti produksi, distribusi dan konsumsi yang di atur oleh suatu cara berpikir dan cara bertindak yang di sebut ekonomis atau menurut prinsip ekonomi.

Cara berpikir ekonomis tidak hanya mengarah pada bagaimana cara memakai dan menghabiskan sumber-sumber yang sudah ada tapi bagaimana cara menghasilkan yang tertentu dan terbatas untuk memenuhi kebutuhan hidup. Prinsip ekonomi pada dasarnya menyangkut suatu sikap mental atau cara berpikir yang produktif. Keterbatasan sumber ekonomi memacuh orang orang dalam bekerja untuk menghasilkan dengan semaksimal mungkin (Gilarso ,2004:23).

Dalam judul penelitian penulis membahas mengenai sistem ekonomi terkecil yang ada di dalam rumah tangga yang sedang di hadapi oleh para pengemudi GO-JEK selama adanya pandemi covid 19. Pengelolaan ekonomi rumah tangga yang pada dasarnya menyangkut sikap mental, yang terlihat dari cara bertindak ekonomis, hemat, tepat guna dan

berencana sangat dibutuhkan dalam masalah yang di hadapi seperti sekarang ini. (T.Gilarso,2004 : 66).

2.1.2 Kesejahteraan Sosial

Secara garis besar kesejahteraan sosial adalah tindakan manusia yang dilakukan untuk mencapai tujuan hidup yang lebih baik(Isbandi rukminto,Kesejahteraan Sosial 2019 : 4). Sedangkan konsep sejahteraan menurut pengemudi GO-JEK itu sendiri ketika mereka mendapatkan hasil sesuai target yang mereka jalankan.Dalam kasus yang di angkat oleh peneliti menggambarkan jelas permasalahan yang sedang dihadapi oleh sekelompok orang yang berprofesi sebagai pengemudi GO-JEK yang bergerak dalam sektor jasa yang kemudian kegiatan yang mereka lakukan terhambat karena adanya pandemi. Kesejahteraan yang mereka rasakan selama ini hilang seketika karena adanya musibah covid19.

Dalam konsep kesejahteraan terdapat beberapa sudut pandang mengenai kesejahteraan sosial (Isbandi rukminto 2019 ; 4-9) antara lain :

A. Kesejahteraan Sosial Sebagai Suatu Keadaan (Kondisi)

Menurut Midgley (Dalam isbandi rukminto 2019 : 4-5) ada 3 elemen utama yang menggambarkan kondisi suatu masyarakat bisa dikatakan sejahtera yaitu :

1. Pada tahap ini dimana semua persoalan atau masalah dapat di selesaikan dengan baik, dalam kasus yang

sama yang ada dalam pokok pembahasan penelitian mencari permasalahan yang sedang di hadapi dan mengungkap solusi dari masalah yang sedang terjadi.

2. Sejauh mana kebutuhan suatu kelompok terpenuhi
3. Dan terakhir wadah dalam pengembangan potensi atau solusi yang diberikan oleh pemerintah dalam mengolah potensi masyarakat.

B. Kesejahteraan Sosial Berkaitan Dengan Pembangunan Sektoral

Dalam pandangan ini spicker (Isbandi rukminto 2019: 7) mengemukakan bahwa ada 5 aspek yang harus di penuh dalam pembangunan yaitu kesehatan, pendidikan, perumahan, jaminan sosial dan pekerjaan sosial. Yang kemudian jika aspek tersebut sudah terpenuhi maka masyarakat dapat dikatakan sejahtera.

Dalam pandangan ini terkait juga dengan masalah yang di teliti mengenai pekerjaan sosial yang sedang dalam ketimpangan yang kemudian mencari solusi dalam penanganannya. Dalam arti sempit menurut Spicker kesejahteraan sosial ada kaitannya dengan pekerjaan sosial yang menjadi cikal bakal berkembang menjadi ilmu kesejahteraan sosial.

C. Kesejahteraan Sebagai Suatu Layanan dan Sistem Layanan

Menurut Friedlander dalam bentuk ini menjelaskan bahwa kesejahteraan sosial adalah sebuah bentuk institusi yang dibuat

untuk membantu individu atau kelompok agar dapat mencapai standar hidup dan kesejahteraan yang lebih memuaskan.

D. Kesejahteraan Sosial Sebagai Suatu Ilmu

Pada dasarnya ilmu kesejahteraan sosial adalah ilmu yang mencoba mengembangkan pemikiran, strategi dan teknik dalam meningkatkan kesejahteraan sosial dalam masyarakat

2.1.3 Pandemi Covid-19 (Corona)

Menurut American dictionary dalam jurnal Dewi,retno sari,"pandemic": a dangerous disease that infects many people at once time. Kata "pandemic" berasal dari bahasa Yunani "pan-", "all" + "demo," "people or populasi" = "pandemos" = "semua orang." Pandemi mempengaruhi semua (hampir semua) orang. Sebaliknya, "epi-" berarti "setelah." Epidemik dikunjungi oleh orang-orang. Dan "en-" berarti "masuk." Endemik ada di masyarakat. WHO berpendapat pandemic adalah penyebaran penyakit secara massif diseluruh dunia. KKBBI mendefinisikan "epidemic " adalah wabah yang berjangkit serempak di mana-mana, meliputi daerah geografi yang luas.

Diawal tahun 2020, dunia dikejutkan dengan wabah virus corona (Covid19) yang menginfeksi hampir seluruh negara di dunia. Dalam Hidayatullah Syarif (2020:218) menurut WHO semenjak Januari 2020 dunia telah masuk ke dalam darurat global terkait virus ini. Ini merupakan fenomena luar biasa yang terjadi di bumi pada abad ke 21, yang skalanya mungkin dapat disamakan dengan Perang Dunia II, karena event-event

skala besar (pertandingan-pertandingan olahraga internasional contohnya) hampir seluruhnya ditunda bahkan dibatalkan. Kondisi ini pernah terjadi hanya pada saat terjadi perang dunia saja, tidak pernah ada situasi lainnya yang dapat membatalkan acara-acara tersebut. Terhitung mulai tanggal 19 Maret 2020 sebanyak 214.894 orang terinfeksi virus corona, 8.732 orang meninggal dunia dan pasien yang telah sembuh sebanyak 83.313 orang. Khusus di Indonesia sendiri Pemerintah telah mengeluarkan status darurat bencana terhitung mulai tanggal 29 Februari 2020 hingga 29 Mei 2020 terkait pandemi virus ini dengan jumlah waktu 91 hari. Langkah-langkah telah dilakukan oleh pemerintah untuk dapat menyelesaikan kasus luar biasa ini, salah satunya adalah dengan mensosialisasikan gerakan Social Distancing.

Dalam Hidayatullah Syarif (2020:218-219) juga dijelaskan bahwa untuk dapat mengurangi bahkan memutus mata rantai infeksi Covid-19 seseorang harus menjaga jarak aman dengan manusia lainnya minimal 2 meter, dan tidak melakukan kontak langsung dengan orang lain, menghindari pertemuan massal. Tetapi dalam pelaksanaannya banyak masyarakat yang tidak menyikapi hal ini dengan baik, seperti contohnya pemerintah sudah meliburkan para siswa dan mahasiswa untuk tidak berkuliah atau bersekolah ataupun memberlakukan bekerja di dalam rumah, namun kondisi ini malahan dimanfaatkan oleh banyak masyarakat untuk berlibur. Selain itu, walaupun Indonesia sudah dalam keadaan darurat masih saja akan dilaksanakan tabliqh akbar, dimana akan

berkumpul ribuan orang di satu tempat, yang jelas dapat menjadi mediator terbaik bagi penyebaran virus corona dalam skala yang jauh lebih besar. Selain itu masih banyak juga masyarakat Indonesia yang menganggap enteng virus ini, dengan tidak mengindahkan himbauan-himbauan pemerintah. Perilaku yang tidak normal yang ditunjukkan oleh fenomena diatas memicu peneliti untuk menganalisa lebih jauh secara psikologi mengapa hal tersebut dapat terjadi di saat kondisi negara sedang dalam keadaan bencana dan bagaimana cara mengatasinya. Selain itu peneliti juga akan memaparkan kiat-kiat dalam menjaga kesejahteraan jiwa dalam menghadapi wabah corona ini melalui pendekatan psikologi positif.

Victor Frankl (Dalam Hidayatullah 2020:223) menjelaskan bahwa seorang manusia akan bahagia bila ia telah mengerti makna dalam kehidupannya. Bila dikaitkan dengan pandemic Covid-19 ini, maka ada baiknya manusia berpikir dan memaknai sisi positif dari hadirnya wabah tersebut. Bisa dihayati bahwa dengan adanya pandemi ini seluruh manusia dapat bersatu padu dan saling menumbuhkan rasa saling peduli satu dengan yang lainnya sehingga tumbuhnya cinta kasih yang mungkin dalam waktu belakangan ini manusia mengedepankan kebencian dan konflik. Polusi berkurang dari bumi, sehingga bumi memiliki waktu untuk dapat memperbaiki dirinya, sehingga dapat menjadi tempat yang lebih baik untuk ditinggali. Ataupun setiap manusia akan menjadi lebih sadar akan esensi dari kehidupan, sehingga setelahnya dapat berperilaku dengan lebih baik. Dari hal-hal tersebut, maka manusia akan berada

dalam kondisi tenang dan awas dalam menghadapi wabah ini. Selain itu manusia juga akan lebih siap dan kuat dalam menghadapi peristiwa traumatis lainnya di masa depan.

Dalam Indah Lestari (2020) Menjelaskan bahwa era revolusi industry 4.0 telah membawa dampak perubahan pada kehidupan manusia. Salah satu tanda dari era ini adalah dengan semakin pesatnya perkembangan teknologi, yang mampu mengintegrasikan seluruh rangkaian aktifitas pekerjaan kedalam dunia virtual tanpa harus bertemu secara langsung. Perkembangan teknologi telah merambah ke bisnis transportasi digital yang ditandai dengan munculnya bisnis transportasi online yaitu Uber, Grab, dan Go-Jek. Namun masalah pandemi covid-19 yang sedang dihadapi sekarang ini membuat bisnis transportasi yang ada saat ini menjadi terhambat dan membuat perekonomian dunia menjadi tidak stabil.

Penyebaran virus ini terbilang sangat cepat dan membuat berapa negara kewalahan dalam menanganinya. Virus ini telah menjadi pandemi global, dimana akan sangat berdampak terhadap kestabilan perekonomian salah satunya dunia usaha.¹ Imbasnya, bisnis transportasi merupakan salah satu bisnis yang telah merasakan dampak dari pandemi corona virus (COVID-19). Dampak ini terlihat jelas salah satunya pada moda transportasi berbasis teknologi digital. Dari sudut pandang bisnis

¹ Indah Lestari (2020:28), analisis tingkat kepercayaan dan kepuasan pelanggan terhadap niat untuk menggunakan kembali layanan transportasi online di era pandemi covid-19 Program Studi Manajemen, Universitas Muhammadiyah Palopo.

jasa transportasi publik berbasis online, gejala ini membuat beberapa layanan jasa transportasi online di Indonesia mengalami penurunan order yang berdampak terhadap omset. Pandemi corona virus (COVID-19) saat ini telah merubah pola interaksi dan gaya hidup manusia. Sehingga dalam proses berjalannya bisnis menjadi terhambat.

2.1.4. Penelitian Terkait

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran secara langsung mengenai strategi ekonomi pengemudi GO-JEK Pangkalan Workshop dimasa pandemic yang ada di Kota Makassar. Berdasarkan hasil bacaan literatur tentang masalah ekonomi ada beberapa literature terkait mengenai penelitian ini. Antara lain, yaitu :

1. Eva marsusanti,dkk (2018) Tentang Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Tipe penelitian deskriptif bertujuan untuk mendapatkan gambaran umum tentang faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan driver Go-jek dan Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah probability sampling khususnya simple random sampling. Penelitian ini memfokuskan analisisnya kepada suatu hubungan persaingan antara perusahaan layanan jasa yang membuat pendapatan dari pengemudi Go-jek itu berkurang. Selain adanya persaingan juga terjadinya perubahan

sistem poin dan kenaikan BBM yang menjadi masalah pengemudi di lapangan.

3. Putu Citrayani (2017) Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan Pengemudi GO-JEK di kota Denpasar, Bali. Dalam penelitian ini peneliti menghasilkan perbedaan pendapatan antar tiap pengemudi dari variabel jam kerja dan pengalaman kerja berpengaruh positif terhadap penghasilan bagi para pengemudi GO-JEK sedangkan perbedaan pendidikan dalam kasus ini tidak berpengaruh secara signifikan.
3. Wiranti ananditha (2016) tentang Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi) penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dalam meneliti dan menganalisa mengenai fenomena layanan jasa Gojek dan Grab. Penelitian ini merujuk kepada analisis kehadiran Gojek dan Grab Bike memberikan kontribusi yang sangat signifikan bagi kehidupan sosial masyarakat. Beberapa perubahan sosial dan mindset masyarakat terhadap Ojek Online seperti peralihan penggunaan teknologi sebagai sarana pemesanan transportasi umum, peningkatan citra transportasi Ojek sebagai sarana transportasi yang solutif, cepat, bebas macet, aman dan nyaman. Menyimpulkan bahwa Ojek Online saat

ini menjadi solusi yang memberikan manfaat kepada masyarakat karena penerapan teknologi komunikasi yang di lakukan secara tepat guna.

4. Mahmud Yunus (2017) tentang GO-JEK sebagai simbol perubahan sosial dan ekonomi di Kota Tegal dalam penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif. Dengan pengambilan sample pengemudi Gojek, masyarakat dan angkutan konvensional sebagai informan. Penelitian ini memfokuskan analisisnya kepada tingkat kesejahteraan sosial ekonomi tiap-tiap informannya dimana para pengemudi gojek mengalami perubahan ekonomi yang baik dan rasa solidaritas antar pengemudi terjalin dengan sangat baik ,kemudian konsumen merasa cukup bangga dengan adanya aplikasi layanan jasa berbasis online ini karena bukan hanya kemudahan dalam mengakses yang mereka dapatkan tetapi mereka merasa tingkat strata mereka meningkat setelah menggunakan aplikasi ini dan terakhir informan konvensional, mereka banyak marah dan mengeluh dengan kemunculan aplikasi berbasis online di lingkungan mereka tidak lain karena kurangnya orang yang akan menggunakan jasa mereka.