

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dan kemajuan teknologi membuat aktivitas manusia menjadi lebih mudah dan praktis. Perkembangan teknologi tersebut merubah perekonomian menjadi lebih modern dengan peran dari perangkat teknologi informasi dan komunikasi ke arah ekonomi digital. Dampak dari ekonomi digital tersebut menjalin berbagai sektor antara lain perbankan, transportasi, kesehatan, media, dan sebagainya. Teknologi informasi dan komunikasi menawarkan berbagai macam kemudahan bagi masyarakat. Dengan berbagai kemudahan yang diberikan pada masyarakat teknologi informasi dan komunikasi menjadi semakin diminati oleh masyarakat (Utama, 2015).

Kecanggihan teknologi pun hadir di tiap sisi kehidupan manusia, tidak terkecuali pada bidang transportasi. Sistem transportasi juga berperan sebagai fasilitas bagi sistem produksi dan investasi yang memberikan dampak positif bagi kondisi ekonomi (Bappenas, 2012). Masalah transportasi merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, baik di bidang transportasi perkotaan maupun transportasi regional antar kota. Terciptanya sistem transportasi atau perhubungan yang menjamin pergerakan manusia dan barang secara lancar, aman, cepat, murah, dan nyaman merupakan tujuan pembangunan dalam sektor

perhubungan transportasi (Ofyar Z, 2016). Permasalahan transportasi pada dasarnya adalah terjadinya ketidakefisienan sistem transportasi yang disebabkan oleh tidak adanya integrasi yang baik antara sub-sistemnya. Permasalahan Transportasi khususnya transportasi darat di kota-kota besar di Indonesia selalu saja menyisahkan masalah. Kemacetan ada dimana-mana, tingginya angka kecelakaan kendaraan bermotor, ditambah lagi polusi udara yang semakin tinggi (Sirajuddin, 2013). Dengan kemudahan yang ditawarkan dalam mendukung aktivitas sehari-hari, salah satu aplikasi penunjang aktivitas masyarakat adalah ojek *online* yang bertujuan untuk memudahkan masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi yang aman, efektif dan efisien (Tumimbang, et.al, 2020)

Transportasi berbasis *online* merupakan transportasi yang dipesan menggunakan aplikasi yang tersambung pada jaringan internet. Pada awal kemunculannya, transportasi berbasis *online* ini disambut cukup baik karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik dalam solusi kemacetan. Transportasi *online* menawarkan kemudahan, biaya lebih murah, kenyamanan dan keamanan terjamin. Tidak mengherankan, jika banyak orang yang beralih dari transportasi konvensional ke transportasi *online* (Wahyusetiawati, 2017). Bagi sebagian orang, transportasi *online* merupakan solusi atas sistem transportasi yang masih buruk, namun di sisi lain merupakan masalah bagi orang-orang yang menggantungkan hidup dari jasa transportasi yang tidak mengmitralkan teknologi internet.

Penelitian ini akan berfokus pada perusahaan Gojek. Gojek merupakan perusahaan transportasi yang dalam pelayanannya menggunakan armada motor yang di Indonesia biasa disebut ojek. Perusahaan ini didirikan oleh Nadiem

Makariem pada tahun 2011 dan meluncurkan aplikasi *mobile* pada awal 2015 dengan wilayah cakupan, Jakarta, Bandung, Surabaya, dan Bali. Sampai saat ini armada yang dimiliki berjumlah ribuan. Kehadiran transportasi berbasis *online* ini cukup dirasakan pada masyarakat di kota-kota besar. Di tengah kesibukan serta kemacetan yang kerap terjadi di ibukota, Gojek menjadi alternatif pilihan menggunakan kendaraan motor yang lebih cepat dan mudah menjangkau kemacetan serta dapat menempuh jalan-jalan kecil. Mereka menjadi penolong terutama bagi para pemburu waktu. Layanan transportasi umum berbasis aplikasi *mobile* tentu sangat efektif dalam membantu masyarakat di kota besar dalam mobilitas.

Pada awal kemunculannya, Gojek menyasar kota-kota besar yang padat penduduk. Salah satunya adalah Kota Surabaya. Surabaya adalah kota di Indonesia yang menunjukkan adanya peningkatan nilai kepadatan penduduk tiap tahunnya. Seperti yang bisa dilihat pada Tabel 1.1:

Tabel 1.1 Peningkatan nilai kepadatan penduduk Tahun 2011-2019

Tahun	Laki-Laki (juta jiwa)	Perempuan	Jumlah
2011	1390.2	1425.0	2815.2
2012	1397.8	1432.2	2830.0
2013	1405.2	1439.4	2844.6
2014	1410.2	1446.0	2856.2
2015	1417.7	1452.5	2870.2
2016	1424.5	1459.3	2863.5
2017	1431.3	1465.3	2896.6
2018	1437.3	1471.1	2908.4
2019	1442.9	1476.6	2919.5

Sumber : surabayakota.bps.go.id, 2020

Jumlah penduduk Kota Surabaya pada bulan September 2020 menurut hasil SP2020 adalah sebanyak 2,87 juta jiwa. Jumlah penduduk laki-laki lebih sedikit jika dibandingkan dengan jumlah penduduk perempuan yaitu 1,42 juta jiwa untuk jumlah penduduk laki-laki dan 1,45 juta jiwa untuk jumlah penduduk perempuan dengan rasio jenis kelamin sebesar 98. Dengan luas wilayah 326,81 km² persegi, kepadatan penduduk Kota Surabaya berdasarkan hasil sensus penduduk 2020 sebanyak 8.795 jiwa per km².

Jumlah penduduk laki-laki di Kota Surabaya hasil SP2020 sebanyak 1.425.168 jiwa, atau 49,58 persen dari total penduduk Kota Surabaya. Sementara jumlah penduduk perempuan di Kota Surabaya hasil SP2020 sebanyak 1.449.146 jiwa, atau 50,42 persen dari penduduk Kota Surabaya. Dari kedua informasi tersebut, dapat diketahui rasio jenis kelamin Kota Surabaya sebesar 98. Artinya, dari 100 penduduk perempuan terdapat 98 penduduk laki-laki.

Tabel 1.2 Jumlah Penduduk Kota Surabaya Menurut Jenis Kelamin, 2020

Jenis Kelamin	Jumlah (Jiwa)	Persentase
Laki-Laki	1.425.168	49,58
Perempuan	1.449.146	50,42
Total	2.874.314	100,00

Sumber : surabayakota.bps.go.id, 2021

Pertumbuhan penduduk yang mengalami kenaikan tiap tahunnya, membuat terjadinya kepadatan penduduk di Kota Surabaya. Data kependudukan Pemerintah Kota Surabaya dengan jumlah kepadatan penduduk yang hampir mencapai 3 juta jiwa dan luas kota Surabaya yang hanya seluas 374,36 km² membuat kota Surabaya menjadi kota yang padat. Banyaknya penduduk, membuat jalanan di kota Surabaya

menjadi padat. Hampir setiap hari, terjadi kemacetan karena banyaknya orang yang membawa kendaraan pribadi. Pihak Gojek pun melihat adanya kesempatan untuk memperluas bisnisnya ke wilayah Surabaya.

Jasa transportasi *online* juga menyediakan lapangan kerja baru. Banyak pengemudi transportasi *online* yang menjalankan pekerjaan ini untuk pekerjaan sampingan maupun sebagai pekerjaan utama. Pengemudi ojek *online* di Gojek tidak hanya laki-laki saja, melainkan juga perempuan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, ojek sendiri merupakan transportasi sepeda atau sepeda motor yang digunakan dengan cara memboncengkan *customer* atau penyewanya. Adanya jasa ojek *online*, *customer* dimudahkan dalam mendapatkan transportasi agar bisa sampai ke tempat tujuan dengan lebih cepat, jika dibandingkan dengan menggunakan mobil ketika sedang macet. Fasilitas *online* dirasa cukup aman karena data diri dari *customer* dan pengemudi sudah tersimpan dalam database perusahaan. Sehingga memudahkan untuk melacak jika terjadi sesuatu yang buruk. *Customer* pun bisa mengetahui siapa calon pengemudinya.

Ketika *customer* memesan layanan ojek *online*, otomatis akan tercantum pula nama, foto, nomor telepon, jenis kendaraan, hingga plat nomor kendaraan calon pengemudi. Jarak antara *customer* dan pengemudi, serta estimasi sampai pun dapat diketahui. Hal ini bermanfaat ketika *customer* diburu oleh waktu dan jarak pengemudi dirasa terlalu jauh dan menempuh waktu yang lama, maka dengan kesepakatan bersama dengan pengemudi, *customer* dapat membatalkan pesannya. Pengemudi pun tidak merasa dirugikan, karena ia juga tidak harus terburu-buru menghampiri *customer*.

Namun, fasilitas tersebut juga menimbulkan dampak negatif bagi pengemudi ojek *online* perempuan. Berdasar Wargadiredja (2017), pekerjaan sebagai pengemudi ojek *online* dilakukan narasumbernya, R, untuk menambah penghasilan selain mengelola warung makan kecil. Tetapi, R malah lebih sering mengalami penolakan (atau *cancel*, dalam bahasa transportasi *online*) dari calon *customer*. Alasannya adalah prasangka dari calon *customer* laki-laki bahwa pengemudi perempuan tidak cukup terampil dalam mengemudi. *Customer* yang merasa kasihan jika pengemudinya perempuan, memilih membatalkan pesanan. Alasan lain adalah karena *customer* “tidak nyaman” jika dibonceng oleh seorang perempuan. Amalia (2017), menyebutkan ketika pengemudi sudah sampai di lokasi tujuan, lalu calon *customer* mengetahui bahwa ternyata pengemudinya perempuan, ia memilih untuk meninggalkan pengemudi tersebut, membatalkan pesanan, dan memilih untuk menaiki angkot.

Saat pengemudi ojek *online* mendapatkan penolakan, akan berdampak pada penilaian terhadap kinerjanya. Tentunya, hal itu juga berdampak pada pendapatan yang mereka peroleh. Padahal, ada pengemudi ojek *online* perempuan yang sepenuhnya menggantungkan pendapatan dari bekerja sebagai ojek *online*. Seperti A, ibu dua orang anak, memilih untuk menjadi pengemudi ojek *online* karena suaminya telah meninggal dunia. Hanya pekerjaan itulah yang menurutnya dapat ia kerjakan, karena tidak banyak menyita waktu. Sama seperti R, ia pun mendapatkan penolakan dari calon *customer* karena seorang perempuan. Meskipun begitu, para pengemudi-pengemudi ojek *online* perempuan tersebut tetap melakukan pekerjaannya untuk memenuhi kebutuhan ekonominya.

Salah satu masalah yang timbul pada pengemudi ojek *online* perempuan dalam menjalankan pekerjaannya adalah karena orang menganggap kemampuan laki-laki dalam mengendarai sepeda motor, lebih tinggi dibanding perempuan (Tumimbang, et.al, 2020). Konstruksi sosial yang ada di masyarakat pun juga menjadi kendala perempuan pengemudi ojek online. Bahwa pekerjaan perempuan adalah pekerjaan domestik seperti mengurus pekerjaan rumah tangga dan merawat anaknya. Tetapi, karena tuntutan hidup yang meningkat, peran perempuan pun jadi bertambah. Tidak hanya pekerjaan domestik saja, perempuan juga melakukan pekerjaan di ranah publik. Pekerjaan yang mereka jalani pun sudah tidak berdasar jenis kelamin. Perusahaan penyedia jasa transportasi *online* pun memberi peluang bagi perempuan untuk menjadi pengemudi ojek *online*. Profesi pengemudi ojek *online* pun banyak didominasi oleh kaum laki-laki.

Berdasarkan survei yang dilakukan oleh Pusat Kajian Komunikasi Universitas Indonesia (Puskakom UI) dalam Surono (2017), kebanyakan mitra pengemudi mereka adalah laki-laki (Go-Ride 99%, Go-Car 98%) berusia lebih dari 35 tahun (Go-Ride 69%, Go-Car 64%). Berdasarkan keterangan Operational Team Go-Jek Surabaya, Candra (2015) kepada detik.com jumlah pengemudi ojek online yang dibutuhkan Go-Jek Surabaya adalah 14 ribu pengemudi ojek online. Seiring berjalannya waktu, jumlah pengemudi ojek online gojek semakin bertambah. Jumlah mitra pengemudi ojek online Surabaya juga dapat dilihat pada komunitas Pengemudi ojek online Surabaya pada sosial media *facebook* yang memiliki anggota sebanyak 17 ribu. Jumlah ini jauh berbeda dengan jumlah pengemudi ojek *online* perempuan. Menurut keterangan Ketua Komunitas Wonder Women Gojek

Surabaya, Dwi Rahayu Wiyati (2019) yang diungkapkan kepada redaksi jurnalindonesia.net sejatinya jumlah pengemudi ojek *online* Gojek perempuan yang terdaftar resmi sekitar 300 orang. Hal tersebut juga didukung dari hasil wawancara singkat dengan salah satu karyawan Gojek Surabaya (AL, 29 tahun) yang menyatakan untuk tahun 2020 jumlah pengemudi Gojek perempuan di Surabaya berjumlah 300 orang, sedangkan pengemudi laki-laki berjumlah 5.000 orang. Sehingga dari pernyataan tersebut dapat diartikan perbandingan jumlah pengemudi Gojek perempuan dan laki-laki di Surabaya berkisar 3:50.

Meskipun terdapat perbedaan yang cukup signifikan dari jumlah pengemudi Gojek laki-laki dan perempuan, namun tidak ada perlakuan yang berbeda dari pihak Gojek terhadap pengemudi ojek perempuan. Tapi, diskriminasi justru muncul dari *customer*. Yakni, berupa pembatalan pesanan dari calon *customer* saat mengetahui pengemudi ojek seorang perempuan. Umumnya, calon *customer* yang melakukan pembatalan adalah laki-laki. Dalam website www.trasonlinewatch.com yang terbit pada 5 Desember 2017, Sosiolog Universitas Indonesia, Ricardi S Adnan melihat ada berbagai faktor yang membuat sebagian pria membatalkan pesanan ojek karena enggan dibonceng perempuan atau mengambil alih kemudi. Faktor utamanya adalah faktor moral tradisional. Pmitrangan semacam ini sulit diubah "Bisa secara psikologis, ada pride tapi ada pertimbangan moral agama," ujar Ricardi. Belum lagi stigma yang terlanjur melekat bahwa perempuan dianggap tidak cakap dalam berkendara, sering mengemudi di tengah jalan hingga menimbulkan risiko keamanan dan mengganggu kendaraan lain, atau dipmitrang cepat gugup. Sosiolog Universitas Gadjah Mada Sunyoto Usman menyebutkan,

pembatalan pesanan atau permintaan ambil alih kemudi *customer* lelaki, selain karena pmitrangan tradisional juga karena mereka merasa sifat dasar kendaraan yang tidak mendukung jika dikemudikan perempuan. Sebenarnya, hal seperti ini merupakan suatu bentuk *stereotype* pada perempuan.

Pembahasan mengenai perempuan telah banyak dilakukan. Topik ini sangat menarik, mengingat masih banyak ditemukan permasalahan yang terjadi di kalangan perempuan. Berdasarkan data yang diperoleh, diketahui bahwa jumlah perempuan di provinsi Jawa Timur lebih besar dibandingkan dengan jumlah laki-laki. Ironisnya, dari sekian banyak jumlah penduduk perempuan, hanya sedikit yang memiliki pekerjaan (Soesantri, 2016).

Jaminan ruang keterwakilan perempuan dalam berpolitik dengan kuota 30% oleh perundangan, masuknya perempuan dalam eksekutif, kebutuhan perbaikan tingkat kesehatan reproduksi perempuan, hak-hak buruh perempuan, *equal* dalam memperoleh akses pendidikan, mulai nampak sebagai aksi perempuan dalam memperjuangkan hak-haknya di Indonesia (Krisbiyantoro, 2016). Perempuan pun mulai berpindah ke *job market*, menjauhkan diri dari citra klasik istri tinggal di rumah yang merawat anak-anak (Freisleben dan Hesse, 2015).

Kemudian, muncul *stereotype gender* di tempat kerja terhadap perempuan. Perempuan tidak dapat memiliki pekerjaan apa pun yang mereka inginkan. Ada pekerjaan yang "tidak memadai" untuk mereka. Terjadi pengeluan (*exclusion*) karena preferensi atau karena stereotip. Fakta yang didapatkan di lapangan, perusahaan ritel lebih banyak merekrut tenaga kerja laki-laki daripada perempuan. Jumlah karyawan perempuan yang menduduki posisi managerial juga sangat

sedikit. Perempuan dinilai secara fisik lebih lemah daripada laki-laki sehingga mereka lebih banyak ditempatkan di bagian klerikal. Pembangunan sosial budaya masyarakat juga menyebabkan munculnya stereotipe pada karyawan perempuan. Stereotipe yang berlaku diterima dan ditanamkan di dalam diri perempuan sehingga menjadi hal yang benar untuk dijalankan tanpa mempertimbangkan potensi kemampuan lain dalam dirinya (Listiyawaty, 2018).

Stereotype gender perempuan memicu pendapat bahwa perempuan kurang dapat dipercaya dan kurang mampu menangani pekerjaan "sulit" tertentu daripada pria. Menurut Saptari dan Holzner (2016), sistem nilai, norma, dan *stereotype* tentang perempuan telah lama dilihat sebagai salah satu faktor utama yang mempengaruhi posisi maupun hubungan perempuan dengan laki-laki atau dengan lingkungannya dalam struktur sosial yang ada.

Di tengah *stereotype* terhadap perempuan di Indonesia. Para pengemudi ojek *online* perempuan ini tetap mau terjun ke dalam pekerjaan yang memang didominasi oleh laki-laki. Alasannya bermacam-macam. Beberapa perempuan memilih untuk bekerja sebagai pengemudi ojek *online* karena kebutuhan hidup yang semakin meningkat. Mendapatkan pekerjaan harus bersaing dengan yang lain untuk mendapatkannya, sehingga para perempuan tersebut berusaha untuk mencari nafkah namun juga dengan memanfaatkan kemajuan teknologi yaitu transportasi *online*. Kebutuhan yang tidak terpuaskan membuat ketegangan dalam diri individu yang mengarah pada tindakan upaya memenuhi pemuasan kebutuhan. Untuk memenuhi pemuasan kebutuhan, perlu dilakukan sebuah usaha. Karena motivasi

dapat bersumber dari dalam diri seseorang yang berupa kesadaran mengenai pentingnya manfaat pekerjaan yang dilaksanakannya.

Hasil penelitian yang diperoleh Arofah (2019) dalam Eksistensi Pengemudi ojek online *Ojek Online Perempuan Sebagai Bentuk Kesetaraan Gender*, menyebutkan bahwa sebagian besar perempuan yang menjadi pengemudi ojek online adalah perempuan yang menjadi tulang punggung keluarga karena merupakan orang tua tunggal dan harus memenuhi kebutuhan hidup diri sendiri dan anaknya. Seseorang yang mempunyai motivasi akan tetap bertahan pada pekerjaan cukup lama untuk mencapai tujuan mereka. Motivasi mempunyai hubungan dengan tingkat keberhasilan seseorang dalam mencapai tujuannya. Apabila memiliki motivasi yang kuat, akan mendorong seseorang untuk melakukan perubahan serta perbaikan diri dalam meningkatkan kualitas hidupnya.

Menjadi pengemudi ojek *online* menjadi pilihan karena tidak perlu mengeluarkan banyak modal dan waktu kerja juga bisa ditentukan pengemudi itu sendiri. Tetapi jika pengemudi mencapai capaian tertentu dalam sehari, maka akan mendapat *reward* dari perusahaan. Dengan begitu, besar penghasilan ditentukan oleh pengemudi itu sendiri, seberapa besar motivasi yang dimiliki tiap pengemudi ojek *online* tersebut. Motivasi yang berbeda-beda pada tiap individu inilah yang akan diteliti. Menurut Gmitra Upaya, seorang Sosiolog Universitas Indonesia, menyebutkan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi ojek merupakan pekerjaan yang tadinya hanya dilakukan oleh laki-laki saja, tetapi lama-kelamaan, perempuan juga melakukannya (Wahyuni, 2016).

Penelitian ini kemudian menarik untuk dilakukan dengan tujuan mengetahui motivasi yang mendasari pengemudi ojek *online* Go-jek perempuan dalam melakukan pekerjaan menjadi seorang pengemudi ojek di Surabaya. Meskipun menghadapi berbagai rintangan, seperti seringnya ditolak atau secara implisit diremehkan oleh *customer* laki-laki. Nantinya, akan diketahui motivasi apa yang mendasari mereka untuk menjadi pengemudi ojek *online*. Serta ada tujuan tertentu apakah sampai mereka terjun ke pekerjaan yang umumnya dilakukan oleh kaum laki-laki. Lalu, solusi apa yang sebaiknya diberikan kepada pengemudi ojek *online* perempuan ini, agar tidak mendapat perlakuan berbeda dari *customer*.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan diatas peneliti merumuskan masalah sebagai berikut:

Bagaimana motivasi perempuan dan dinamika permasalahan pengemudi ojek *online* di Surabaya?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian berdasarkan rumusan masalah yang disusun adalah sebagai berikut :

Menganalisis motivasi dan dinamika permasalahan perempuan pengemudi ojek *online* di Surabaya

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan informasi atau sumbangan pengetahuan ilmiah bagi pengembangan teori di bidang

Pengembangan SDM yang berkaitan dengan kompetensi SDM. Dengan demikian, dapat dibandingkan antara teori-teori yang ada tentang kompetensi dan pengembangan SDM dengan kenyataan di lapangan, sehingga apabila terdapat ketidaksesuaian di antara keduanya, maka dapat dilakukan perubahan dalam mendukung teori ataupun menyanggah teori.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan saran dan masukan bagi perusahaan dalam hal pembaruan pada sistem aplikasi. Misalnya, ada pemilihan calon pengemudi ojek *online* berdasarkan *gender*. Supaya calon *customer* dan calon pengemudi tidak ada yang merasa dirugikan. Diharapkan juga penelitian ini akan memberikan sumbangan informasi bagi penelitian berikutnya di masa yang akan datang, terutama peneliti yang tertarik dalam meneliti motivasi dan cultural studies yang berfokus pada *stereotype gender*.