



**DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN TRANSPORTASI
ONLINE DI KOTA MEDAN**

SKRIPSI

**Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Ujian Memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Sosial Sains
Universitas Pembangunan Panca Budi**

Oleh

**EUAD BARROD HARAHAHAP
NPM. 1715210045**

**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
MEDAN
2021**



**FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
MEDAN**

SKRIPSI DITERIMA DAN DISETUJUI OLEH
PANITIA UJIAN SARJANA LENGKAP FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI MEDAN

PERSETUJUAN UJIAN

NAMA : FUAD BARROD HARAHAP
NPM : 1715210045
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN
JENJANG : S1 (STRATASATU)
JUDUL SKRIPSI : DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN
TRASPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN

MEDAN, DESEMBER 2021

KETUA PROGRAM STUDI

(RAHMAD SEMBIRING, SE., M.SP)

ANGGOTA I

(Dr. E. RUSIADI, SE., M.Si, CIQaR, CIQnR)

ANGGOTA II

(Dr. BAKHTIAR EFENDI, S.E., M.Si)

ANGGOTA III

(Dr. E. DIWAYANA PUTRI NASUTION, SE., M.S)

ANGGOTA IV

(RAHMAT HIDAYAT, SE., Mm)



FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
MEDAN

Tfd pan BE

PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : FUAD BARROD HARAHAP
NPM : 17152100345
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN
JENJANG : S1 (STRATA SATU)
JUDUL SKRIPSI : DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN
TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN

MEDAN, NOVEMBER 2021

KETUA PROGRAM STUDI

DEKAN

(DR. BAKHTIAR EFENDI, S.E., M.Si)



(Dr. ONNY MEDALINE, S.H., M. Kn)

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

(Dr. E Rusiadi, SE., M.Si, CIQaR, CIQnR)

(Dr. BAKHTIAR EFENDI, S.E., M.Si)

SURATPERNAYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

NAMA : FUAD BARROD HARAHAP
NPM : 1715210045
PROGRAMSTUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN
JENJANG : S1 (STRATASATU)
JUDULSKRIPSI : DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN
TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini merupakan hasil karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan hasil karya orang lain.
2. Memberi izin hak bebas Royalti Non-Eksklusif kepada UNPAB untuk menyimpan, mengalih-media/formatkan mengelola, mendistribusikan, dan mempublikasikan karya skripsinya melalui internet atau media lain bagi kepentingan akademis.

Pernyataan ini saya perbuat dengan penuh tanggung jawab dan saya bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai dengan aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan-ini tidak benar.

Medan, Desember 2021



(FUAD BARROD HARAHAP)

SURATPERNAYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

NAMA : FUAD BARROD HARAHAHAP
NPM : 1715210045
PROGRAMSTUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN
JENJANG : S1 (STRATASATU)
JUDULSKRIPSI : DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN
TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN

Dengan ini mengajukan permohonan untuk mengikuti ujian sarjana lengkap pada Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi. Sehubungan dengan hal ini tersebut, maka saya tidak akan lagi ujian perbaikan nilai dimasa yang akan datang. Demikian surat pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya, untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Medan Desember 2021

Yang membuat pernyataan



(FUAD BARROD HARAHAHAP)

Permohonan Meja Hijau

Medan, 14 November 2021
 Kepada Yth : Bapak/Ibu Dekan
 Fakultas SOSIAL SAINS
 UNPAB Medan
 Di -
 Tempat

Yang hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : FUAD BARROD HARAHAP
 Tempat/Tgl. Lahir : MEDAN / 1998-08-27
 Nama Orang Tua : SYAHRUL KELANA HARAHAP
 P. M : 1715210045
 Fakultas : SOSIAL SAINS
 Program Studi : Ekonomi Pembangunan
 No. HP : 081534394164
 Alamat : Jalan : Karya Setuju Gg.Bilat

Yang bermohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat diterima mengikuti Ujian Meja Hijau dengan judul DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN, Selanjutnya saya menyatakan :

1. Melampirkan KKM yang telah disahkan oleh Ka. Prodi dan Dekan
2. Tidak akan menuntut ujian perbaikan nilai mata kuliah untuk perbaikan indek prestasi (IP), dan mohon diterbitkan ijazahnya setelah lulus ujian meja hijau.
3. Telah tercap keterangan bebas pustaka
4. Terlampir surat keterangan bebas laboratorium
5. Terlampir pas photo untuk ijazah ukuran 4x6 = 5 lembar dan 3x4 = 5 lembar Hitam Putih
6. Terlampir foto copy STTB SLTA dilegalisir 1 (satu) lembar dan bagi mahasiswa yang lanjutan D3 ke S1 lampirkan ijazah dan transkripnya sebanyak 1 lembar.
7. Terlampir pelunasan kwintasi pembayaran uang kuliah berjalan dan wisuda sebanyak 1 lembar
8. Skripsi sudah dijilid lux 2 exemplar (1 untuk perpustakaan, 1 untuk mahasiswa) dan jilid kertas jeruk 5 exemplar untuk penguji (bentuk dan warna penjilidan diserahkan berdasarkan ketentuan fakultas yang berlaku) dan lembar persetujuan sudah di tandatangani dosen pembimbing, prodi dan dekan
9. Soft Copy Skripsi disimpan di CD sebanyak 2 disc (Sesuai dengan Judul Skripsinya)
10. Terlampir surat keterangan BKKOL (pada saat pengambilan ijazah)
11. Setelah menyelesaikan persyaratan point-point diatas berkas di masukan kedalam MAP
12. Bersedia melunaskan biaya-biaya yang dibebankan untuk memproses pelaksanaan ujian dimaksud, dengan perincian sbb :

1. [102] Ujian Meja Hijau	: Rp.	1,000,000
2. [170] Administrasi Wisuda	: Rp.	1,750,000
Total Biaya	: Rp.	2,750,000

Ukuran Toga :

M

Diketahui/Disetujui oleh :

Hormat saya



Dr. Onny Medaline, SH., M.Kn
 Dekan Fakultas SOSIAL SAINS



FUAD BARROD HARAHAP
 1715210045

Catatan :

1. Surat permohonan ini sah dan berlaku bila ;
 - a. Telah dicap Bukti Pelunasan dari UPT Perpustakaan UNPAB Medan.
 - b. Melampirkan Bukti Pembayaran Uang Kuliah aktif semester berjalan
2. Dibuat Rangkap 3 (tiga), untuk - Fakultas - untuk BPAA (asli) - Mhs.ybs.

SURAT KETERANGAN PLAGIAT CHECKER

Dengan ini saya Ka.LPMU UNPAB menerangkan bahwa surat ini adalah bukti pengesahan dari LPMU sebagai pengesah proses plagiat checker Tugas Akhir/ Skripsi/Tesis selama masa pandemi *Covid-19* sesuai dengan edaran rektor Nomor : 7594/13/R/2020 Tentang Pemberitahuan Perpanjangan PBM Online.

Demikian disampaikan.

NB: Segala penyalahgunaan/pelanggaran atas surat ini akan di proses sesuai ketentuan yang berlaku UNPAB.

Ka. LPMU
LEMBAGA PENJAMINAN MUTU UNIVERSITAS
UNPAB
ERYSI MUIHARRAH
PENGEMBANGAN
Kitonga, BA., MSc

No. Dokumen : PM-UJMA-06-02

Revisi : 00

Tgl Eff : 23 Jan 2019



YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA
PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
Jl. Jend. Gatot Subroto KM. 4,5 Medan Sunggal, Kota Medan Kode Pos 20122

SURAT BEBAS PUSTAKA
NOMOR: 731/PERP/BP/2021

Perpustakaan Universitas Pembangunan Panca Budi menerangkan bahwa berdasarkan data pengguna perpustakaan saudara/i:

: FUAD BARROD HARAHA
1715210045
Semester : Akhir
: SOSIAL SAINS
Prodi : Ekonomi Pembangunan

nyanya terhitung sejak tanggal 15 Oktober 2021, dinyatakan tidak memiliki tanggungan dan atau pinjaman buku tidak lagi terdaftar sebagai anggota Perpustakaan Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

Medan, 15 Oktober 2021
Diketahui oleh,
Kepala Perpustakaan


DPT. Rahmad Budi Utomo, ST., M.Kom

Dokumen : FM-PERPUS-06-01
01
Efektif : 04 Juni 2015

SURAT PERNYATAAN

PERUBAHAN JUDUL SKRIPSI

Saya yang bertanda-tangan di bawah ini :

Nama : Fuad Barrod Harahap

NPM : 1715210045

Program Studi : Ekonomi Pemangunan

Konsentrasi : Ekonomi Publik & SDA

menyatakan **benar** bahwa judul skripsi saya mengalami perubahan sesuai dengan arahan dari dosen pembimbing saya. Judul skripsi saya pertama yang telah disetujui adalah :
" Analisis Dampak Perekonomian Di Masa Pandemi Terhadap Transportasi Online Di Kota Medan "

dan judul skripsi saat ini setelah diubah adalah :

"DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN"

Demikian surat pernyataan ini saya perbuat dengan sebenar-benarnya.

Medan, 20-08-2021 _____

Dibuat oleh,



Fuad Barrod Harahap

NPM. 1715210045

Diketahui oleh,

Dosen Pembimbing I



Dr. E Rusiadi, SE., M. Si, CIQaR, CIQnR

Dosen Pembimbing II



Bakhtiar Efendi, SE., M. Si.



UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI FAKULTAS SOSIAL SAINS

Fax. 061-8458077 PO.BOX : 1099 MEDAN

PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN PROGRAM STUDI MANAJEMEN PROGRAM STUDI AKUNTANSI PROGRAM STUDI ILMU HUKUM PROGRAM STUDI PERPAJAKAN	(TERAKREDITASI) (TERAKREDITASI) (TERAKREDITASI) (TERAKREDITASI) (TERAKREDITASI)
---	---

PERMOHONAN JUDUL TESIS / SKRIPSI / TUGAS AKHIR*

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Lengkap	: FUAD BARROD HARAHAP
Tempat/Tgl. Lahir	: MEDAN / 27 Agustus 1998
Nomor Pokok Mahasiswa	: 1715210045
Program Studi	: Ekonomi Pembangunan
Konsentrasi	: Ekonomi Publik & SDA
Jumlah Kredit yang telah dicapai	: 141 SKS, IPK 3.61
Nomor Hp	: 081534394164
Dengan ini mengajukan judul sesuai bidang ilmu sebagai berikut	:

No.	Judul
1.	analisis dampak perekonomian di masa pandemi terhadap transportasi online di kota medan

Catatan : Diisi Oleh Dosen Jika Ada Perubahan Judul

*Coret Yang Tidak Perlu

Rektor I,

(Cahyo Pramono, S.E., M.M.)

Medan, 14 Juli 2021

Pemohon,

(Fuad Barrod Harahap)

Tanggal :

Disahkan oleh :

Dekan

(Dr. Onny Medaling, SH., M.Kn)

Tanggal :

Disetujui oleh :

Dosen Pembimbing I :

(Dr. E Rusladi, SE., M.Si, CDR, ODR)

Tanggal :

Disetujui oleh :

Ka. Prodi Ekonomi Pembangunan

(Bakhtiar Elendri, SE., M.Si)

Tanggal :

Disetujui oleh :

Dosen Pembimbing II :

(Bakhtiar Elendri, SE., M.Si)



YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

Jl. Jend. Gatot Subroto KM 4,5 PO. BOX 1099 Telp. 061-30106057 Fax. (061) 4514808

MEDAN - INDONESIA

Website : www.pancabudi.ac.id - Email : admin@pancabudi.ac.id

LEMBAR BUKTI BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : FUAD BARROD HARAHAP

NPM : 1715210045

Program Studi : Ekonomi Pembangunan

Jenjang Pendidikan : Strata Satu

Dosen Pembimbing : Bakhtiar Efendi, SE.,M.Si.

Judul Skripsi : DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN

Tanggal	Pembahasan Materi	Status	Keterangan
12 Maret 2021	Mana file proposal?	Revisi	
06 Juli 2021	acc sidang meja hijau	Disetujui	
06 Juli 2021	acc sidang meja hijau	Disetujui	
14 Juli 2021	acc sempro	Disetujui	

Medan, 17 Oktober 2021

Dosen Pembimbing,

Bakhtiar Efendi, SE.,M.Si.





YAYASAN PROF. DR. H. KADIRUN YAHYA

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI

Jl. Jend. Gatot Subroto KM 4,5 PO. BOX 1099 Telp. 061-30106057 Fax. (061) 4514808
MEDAN - INDONESIA
Website : www.pancabudi.ac.id - Email : admin@pancabudi.ac.id

LEMBAR BUKTI BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : FUAD BARROD HARAHAP
NPM : 1715210045
Program Studi : Ekonomi Pembangunan
Jenjang Pendidikan : Strata Satu
Dosen Pembimbing : Dr.E Rusiadi, SE.,M.Si,CiQAR,CiQnR
Judul Skripsi : DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN

Tanggal	Pembahasan Materi	Status	Keterangan
28 Juni 2021	Perbaiki bab 1 terkait data pendukung	Revisi	
28 Juni 2021	Pakai metode Uji Beda T Test	Revisi	
14 Juli 2021	Acc seminar proposal	Disetujui	
12 Oktober 2021	Acc sidang	Disetujui	

Medan, 17 Oktober 2021

Dosen Pembimbing,

Dr.E Rusiadi, SE.,M.Si,CiQAR,CiQnR



FUAD BARROD HARAHAP_1715210045_EKONOMI PEMBANGUNAN.docx

Report file name: originality report 13.11.2021 9:12:20 - FUAD BARROD HARAHAP_1715210045_EKONOMI PEMBANGUNAN.docx
Report location: C:\Users\Admin\Documents\Plagiarism Detector\reports\originality report 13.11.2021 9:12:20 - FUAD BARROD HARAHAP_1715210045_EKONOMI PEMBANGUNAN.html

Plagiarism Detector v. 1921 - Originality Report 11/13/2021 9:12:17 AM

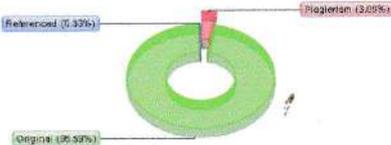
Analyzed document: FUAD BARROD HARAHAP_1715210045_EKONOMI PEMBANGUNAN.docx License type: Universitas Pembangunan Panca Budi_License03

- Comparison Method: Rewrite
- Detected language: Id
- Check type: Internet Check

UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCA BUDI
Pancasila Berbasis Strategi

Detected document body analysis:

- Plagiarism chart



Category	Percentage
Referenced	0.33%
Plagiarism	3.05%
Original	96.62%

Distribution graph



Top sources of plagiarism: 14

9:14 AM 11/13/2021

ABSTRAK

DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN

Oleh:

EUAD BARROD HARAHAHAP

NPM: 1715210045

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis dampak Covid-19 terhadap Ekonomi dan Transportasi Online Di Kota Medan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Adapun teknik analisis data yang digunakan yaitu menggunakan uji beda, yaitu dampak Covid-19 terhadap Ekonomi dan Transportasi Online Di Kota Medan sebelum dan selama Covid-19. Adapun objek penelitian ini adalah pengemudi online roda 2 di kota Medan. Adapun hasil penelitian menunjukkan ada dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan, hal ini ditunjukkan sebesar 11,942 > dari 1,984. Hal ini berarti terdapat perbedaan dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan sebelum dan selama pandemi Covid-19. Yang artinya H_0 diterima dan H_a ditolak. Bahwa pendapatan ojek online mengalami penurunan selama pandemic Covid, susah mencari lapangan pekerjaan, anjuran pemerintah untuk berada di rumah saja atau harus menjaga jarak jika keluar dari rumah, membuat ojek online hanya memiliki kesempatan kecil untuk mendapat pelanggan dan kualitas pelayanan atas kesehatan yang diberikan dianggap belum maksimal. Bahkan hal ini juga dikatakan oleh pengemudi online bahwa aplikasi sudah membekali para pengemudi dengan Alat Perlindungan Diri (APD), seperti masker dan hand sanitizer, tetapi masih belum tersebar ke semua mitra.

ABSTRACT

IMPACT OF COVID 19 ON THE ECONOMY AND ONLINE TRANSPORTATION IN MEDAN CITY

By:

FUAD BARROD HARAHAHAP

NPM: 1715210045

The purpose of this study was to analyze the impact of Covid-19 on the economy and online transportation in the city of Medan. This study uses a quantitative approach. The data analysis technique used is using a different test, namely the impact of Covid-19 on the Economy and Online Transportation in Medan City before and during Covid-19. The object of this research is a 2-wheeled online driver in the city of Medan. The results of the study show that there is an impact of Covid-19 on the Economy and Online Transportation in Medan City, this is shown at 11,942 > from 1,984. This means that there are differences in the impact of Covid-19 on the Economy and Online Transportation in Medan City before and during the Covid-19 pandemic. Which means H_0 is accepted and H_a is rejected. That the income of online motorcycle taxis has decreased during the Covid pandemic, the difficulty of finding jobs, the government's recommendation to stay at home or have to keep a distance when leaving the house, making online motorcycle taxis have only a small chance to get customers and the quality of service for the health provided is considered not yet maximum. In fact, it was also said by online drivers that the applicators had provided drivers with Personal Protective Equipment (PPE), such as masks and hand sanitizers, but they had not yet been distributed to all partners.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“DAMPAK COVID 19 TERHADAP EKONOMI DAN TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA MEDAN”**. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana di Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan. Skripsi ini disusun dengan harapan dapat menjadi referensi dan informasi bagi semua pihak. Skripsi ini merupakan hasil maksimal yang dapat dikerjakan penulis dan menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Namun dengan segala keterbatasan yang ada diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Dalam mempersiapkan skripsi ini, penulis banyak menerima bantuan berupa bimbingan dan petunjuk. Untuk itu pada kesempatan ini izinkan penulis untuk mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tua Ayahanda dan Ibunda yang telah memberikan dorongan, nasehat, kasih sayang, do'a yang tidak terbatas, serta dukungan materi.
2. Bapak Dr.H.Muhammad Isa Indrawan ,S.E.,M.M selaku Rektor Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.
3. Ibu Dr.Onny Medaline,SH.,M.Kn selaku Dekan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.
4. Bapak Dr. Bakhtiar Efendi, S.E., M.Si. selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.

5. Bapak Dr.E Rusiadi, SE.,M.Si,CIQaR,CIQnR selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberi arahan dan bimbingan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
6. Bapak Dr. Bakhtiar Efendi, SE.,M.Si.selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan arahan dan bimbingan mengenai ketentuan penulisan skripsi sehingga skripsi ini dapat tersusun dengan rapi dan sistematis.
7. Kepada seluruh Dosen dari Prodi Ekonomi Pembangunan, terima kasih tak terhingga atas segala ilmu yang baik lagi bermanfaat bagi penulis.
8. Kepada kakanda, Frida terima kasih atas semangat, dorongan, do'a serta dukungan materi.
9. Kepada seluruh keluargaku, untuk keluarga Harahap, Siregar serta seluruh kakak persepupuan yang senantiasa mengalirkan semangatnya.
10. Kepada seluruh sahabat, teman dan rekan, Izzmi Aulia, Burhanuddin, M. Rizky Harahap, Abdul Majid Lubis, Ilham Dandi. Terima kasih atas motivasi yang selalu mengalir, semangat dan kebersamaan yang tidak terlupakan.

Akhirnya penulis mengharapkan skripsi ini dapat bermanfaat bagi rekan-rekan mahasiswa dan juga para pembaca.Semoga Allah SWT selalu melimpahkan taufik dan hidayah-Nya kepada kita semua serta memberikan keselamatan dunia dan akhirat. Aamiin.

Medan, Oktober 2021

Penulis,

FUAD BARROD HARAHAP
NPM: 1715210045

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR.....	viii
BAB IPENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Identifikasi dan Batasan Masalah	6
1.3 Rumusan Masalah.....	7
1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	7
BAB IITINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Landasan Teori	9
2.1.1 Dampak COVID-19	9
2.1.2 Perekonomian Global	11
2.1.3 Perekonomian Domestik.....	13
2.1.4 Transportasi.....	15
2.1.4.1 Konsep Dasar Transportasi	18
2.1.4.2 Masalah Transportasi	21
2.1.4.3 Peran dan Manfaat Transportasi	25
2.1.4.4 Jenis-Jenis Transportasi	32
2.1.4.5 Indikator Transportasi <i>Online</i>	36
2.2 Penelitian Sebelumnya	37

2.3 Hipotesis Penelitian	44
BAB III METODE PENELITIAN.....	45
3.1 Pendekatan Penelitian	45
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	45
3.3 Definisi Operasional	46
3.4 Populasi dan Sampel/ Jenis dan Sumber Data.....	47
3.5 Teknik Pengumpulan Data	47
3.6 Teknik Analisis Data.....	48
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	51
4.1 Hasil Penelitian Deskriptif Hasil Penelitian	51
4.2 Pembahasan	60
BAB V PENUTUP	64
5.1 Kesimpulan.....	64
5.2 Saran	64

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 PDRB Kota Medan Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan 2010 Tahun 2019 dan 2020 (milyar rupiah)	5
Tabel 2.1 Penelitian	38
Tabel 3.1 Definisi Operasional.....	46
Tabel. 4.1 Skala Likert.....	51
Tabel 4.2 Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	52
Tabel 4.3 Distribusi Responden Berdasarkan Usia	52
Tabel 4.4 Distribusi Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan	53
Tabel. 4.5 Skor Angket Sebelum Dampak Covid-19	53
Tabel. 4.6 Skor Angket Selama Dampak Covid-19	55
Tabel 4.7 Hasil Uji Validitas Sebelum Dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan	57
Tabel 4.8 Hasil Uji Validitas Selama Dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan	58
Tabel 4.9 Hasil Uji Reliabilitas	59
Tabel 4.11 Uji t.....	60

DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1 Kerangka Konseptual	44
---------------------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Diawal tahun 2020 ini, dunia dikejutkan dengan penyebaran sebuah virus bernama coronavirus atau COVID-19. Berbagai cara pun dilakukan mulai dari dibuatnya kebijakan-kebijakan yang menyangkut perkumpulan atau kegiatan dengan banyak orang, misalnya penerapan “*social distancing*” dengan membatasi kunjungan ketempat ramai dan melakukan kontak langsung dengan orang lain. Salah satu metode yang digunakan untuk menerapkan *social distancing* tersebut adalah dengan bekerja dari rumah atau “*Work Form Home*” (*WFH*).Kebijakan ini disambut dengan berbagai reaksi.Sebagian masyarakat menyambut dengan positif dan sebagian masyarakat yang meragukan apakah *WFH* bisa diterapkan secara efektif.Hal ini disebabkan karena kurang siapnya masyarakat dalam menghadpai *WFH*.

Perekonomian masyarakat terancam, terutama bagi pekerjaan di bidang transportasi *online* yang penghasilan mitra ojek *online* menurun hingga 80%. Sebelum terjadinya pandemi, pengemudi sangat mengandalkan dari *order* pengantaran penumpang, dengan adanya kebijakan *WFH* maka penghasilannya pun menurun drastis, karena berkurangnya orang yang bekerja di kantor serta siswa-siswi sekolah dan mahasiswa yang saat ini melakukan pembelajaran *online* dari rumah. Kebijakan pemerintah pada awal pandemi layanan *order* penumpang tidak di perbolehkan sesuai Peraturan Gubernur tentang pedoman psbb dalam

penanganan covid-19 di daerah Kota Medan tentang pedoman psbb dalam penanganan covid-19 di kota Medan.

Covid-19 sangat berdampak terhadap perekonomian di bidang industri, terutama dalam bidang industri transportasi *online*. Menurut lembaga Statqa Analytics (dalam Novika, 2020) yang telah mengamati kondisi dua perusahaan transportasi *online* yaitu grab dan gojek, pengguna aktif transportasi *online* mengalami penurunan secara signifikan sejak pertengahan Maret 2020. Tepatnya setelah pemberlakuan imbauan *Work From Home* (WFH) sebagai upaya mencegah penyebaran virus Covid-19 (detik, 2020).

Kondisi sekarang adanya pandemic covid 19 membuat para pengemudi mengandalkan penghasilan utamanya dari transportasi *online* hanya dari pengantaran barang ataupun aplikasi pembelian makanan, sedangkan biaya antar barang maupun makanan itu sendiri tidak begitu besar dibandingkan jasa pengantaran penumpang. Sehingga perekonomian para pengemudi ojek *online* ini sangat menurun. Setelah beberapa bulan para pengemudi ojek *online* sudah di bolehkan untuk mengangkut orang tetapi sesuai aturan pemerintah, meskipun sudah diperbolehkanya mengangkut orang *order* tetap sepi banyak orang yang masih takut. Kondisi di masa pandemi juga membuat banyak orang diuji kesabarannya. Tak sedikit masyarakat yang mudah tersulut emosi dan cepat marah.

Pekerjaan menjadi pengemudi ojek *online* merupakan pekerjaan yang menjanjikan. Banyak yang sudah tersedia di aplikasi seperti *bike* untuk mengangkut *customer*, food membelikan makanan untuk *customer*, *express* atau *send*. Pengemudi mengantarkan barang *customer* ke tujuan yang sudah di

tentukan, ada juga grabmart juga gomart jadi pengemudi membelikan pesanan yang sudah di pilih oleh *customer* di aplikasi.

Pendapatan ojek *online* dimasa sebelum pandemi cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari hari bahkan bisa disisihkan sebagian penghasilan yang didapat untuk ditabung. Pendapatan ini terdiri dari pendapatan harian dari ongkos kirim dan insentif yang diberikan kepada pengemudi ojek *online* oleh pihak aplikator. Pada masa pandemi ini insentif yang diberikan oleh pihak aplikator menurun menjadi sangat sedikit.

Sebagai bagian dari masyarakat modern dengan mobilitas yang tinggi, kebutuhan transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam kehidupan sehari- hari, terutama di era digitalisasi saat ini, dimana kebutuhan tersebut diikuti dengan perkembangan teknologi yang pesat. Saat ini teknologi sudah menjadi hal yang tidak dapat di pisahkan dengan segala kegiatan manusia di dunia, sehingga kondisi ini dimanfaatkan menjadi peluang bagi pelaku bisnis untuk terjun ke bisnis transportasi. Seiring dengan berjalannya waktu, kebutuhan terhadap transportasi semakin meningkat di karenakan bertambahnya jumlah penduduk di suatu wilayah, namun penambahan penduduk tersebut umumnya lebih cepat dari penambahan produksi sehingga menimbulkan bertambahnya jumlah angkatan kerja. Fenomena di daerah perkotaan adalah meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi yang disebabkan karena tingkat kelahiran yang tinggi maupun urbanisasi. Hal ini berimbas juga dengan fenomena pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat tidak sebanding dengan jumlah lapangan pekerjaan yang ada saat ini. dan tentunya mengakibatkan timbulnya potensi pengangguran terbuka.

Kota Medan merupakan salah satu kota yang mengalami permasalahan tersebut. Sebagai Ibukota Provinsi, banyak para pendatang mencari lapangan pekerjaan di daerah Medan, ini disebabkan Medan merupakan daerah berkembang terutama dibidang industri yang memiliki lapangan pekerjaan khususnya industri manufaktur. Tidak hanya di sektor industri, kepadatan penduduk di Kota Medan memiliki dampak yang besar terhadap moda transportasi yang dibutuhkan.

Pada tahun 2014, merupakan awal yang sangat fenomenal bagi perkembangan layanan transportasi yang seiring dengan globalisasi, dimana *financial* teknologi memunculkan jasa transportasi *online*, yaitu Grab dan Go-Jek. Keberadaan Grab dan Go-JEK tidak dapat dipungkiri dapat membantu dan mensejahterakan perekonomian masyarakat dengan membuka lapangan kerja baru, sedangkan bagi mereka yang sudah bekerja dengan menjadi pengemudi ojek *online* dapat memiliki penghasilan tambahan dengan hanya memanfaatkan kendaraan roda dua dan HP android yang mereka miliki, dapat lebih produktif dalam berpenghasilan. Berkahnya lainnya adalah dengan adanya jasa transportasi *online* seperti Grab dan GO-JEK dapat menjadi alternatif pekerjaan kepada mereka yang belum memiliki pekerjaan tetap. Menjadi *driver*/pengemudi maupun mitra ojek *online* tidak terikat oleh jam kerja dan jumlah pendapatan yang bergantung pada jumlah pesanan yang di selesaikan.

Pada akhir tahun 2019 dunia diguncang dengan muncul wabah penyakit yang mematikan yaitu wabah virus Corona Virus Corona atau *severe acute respiratory syndrome coronavirus* adalah virus yang menyerang sistem pernafasan. Virus Corona dapat menyebabkan gangguan ringan pada sistem pernafasan, infeksi paru- paru yang berat, hingga kematian. Khusus di Indonesia

kasus ini pertama kali ditemukan pada warga Depok, Jawa Barat awal Maret tahun 2020, kemudian penyebaran virus tersebut berkembang dengan pesat ke seluruh Indonesia tidak terkecuali di Bekasi. Hal ini dikarenakan banyak warga yang tidak mengikuti himbauan dari pemerintah yaitu untuk tetap dirumah dan melakukan *social distancing* atau menjaga jarak.

Berikut ini adalah perekonomian kota Medan pada tahun 2019 sampai dengan 2020:

Tabel 1.1

PDRB Kota Medan Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan 2010 Tahun 2019 dan 2020 (milyar rupiah)

(1)	Lapangan Usaha (2)	Atas Dasar Harga Berlaku		Atas Dasar Harga Konstan	
		2019*) (3)	2020**) (4)	2019*) (5)	2020**) (6)
A	Pertanian, Kehutanan, & Perikanan	2.692,14	2.695,32	1.485,88	1.473,26
B	Pertambangan dan Penggalian	2,38	2,38	1,87	1,84
C	Industri Pengolahan	34.414,46	34.286,37	21.728,15	20.967,30
D	Pengadaan Listrik dan Gas	221,61	233,49	169,57	179,59
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	457,86	489,55	275,73	293,76
F	Konstruksi	46.722,92	45.610,72	31.263,23	29.630,93
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	61.710,08	62.278,30	40.849,51	40.106,90
H	Transportasi dan Pergudangan	15.395,34	14.136,33	9.693,26	8.476,90
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	7.351,23	6.619,81	4.081,71	3.662,07
J	Informasi dan Komunikasi	12.442,79	13.604,94	10.633,73	11.593,96
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	14.668,09	14.547,51	9.337,94	9.429,17
L	Real Estat	21.459,98	23.032,95	12.168,17	12.710,09
M,N	Jasa Perusahaan	6.463,39	6.721,61	3.722,60	3.640,18
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	4.380,48	4.672,05	2.622,85	2.696,39
P	Jasa Pendidikan	6.150,11	6.262,52	4.619,65	4.689,76
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	4.119,50	4.221,91	2.416,32	2.413,40

R,S,T, U	Jasa Lainnya	2.830,00	2.882,48	1.710,43	1.704,32
	PDRB	241.482,35	242.198,24	156.780,58	153.669,83

Keterangan:

*)Angka Sementara

***)Angka Sangat Sementara

Dari Tabel di atas dapat diketahui bahwa PDRB Kota Medan pada tahun 2020 menurun Rp. 242.198,24 menurun dari tahun sebelumnya 2019 yaitu 241.482,35. Untuk transportasi dan pergudangan tahun 2020 yaitu Rp. 14.136,33 menurun dari tahun sebelumnya yaitu sebesar Rp. 15.395,34. Hal ini dapat diketahui terjadinya penurunan perekonomian kota medan dari tahun 2019 sampai tahun 2020. Hal ini dikarenakan adanya dampak Virus Covid-19 yang sedang melanda Dunia saat ini.

Penyebaran virus corona (Covid – 19) terdapat terhadap kondisi perekonomian masyarakat, termasuk perusahaan transportasi online yang terkena imbas karena pemerintah menerapkan kebijakan kerja dari rumah (Work From Home/ WFH), sehingga terjadi penurunan dratis terhadap orderan yang mereka terima. Berdasarkan fenomena tersebut penulis bermaksud melakukan penelitian yang berjudul: Dampak Covid 19 Terhadap Ekonomi Dan Transportasi Online Di Kota Medan.

Identifikasi dan Batasan Masalah

Identifikasi Maslaah

Berdasarkan penjabaran latar belakang masalah diatas maka hal-hal yang menjadi identifikasi masalah adalah sebagai berikut :

1. Sulitnya mencari lapangan pekerjaan, dan menurunnya perekonomian

pada masa pandemic COVID-19

2. Menurunnya pendapatan transportasi online pada masa pandemic COVID-19

Batasan Masalah

Permasalahan dalam penelitian ini adalah pengemudi transportasi online di kota Medan yang berdampak perekonomiannya akibat pandemi COVID-19.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Bagaimana dampak Perekonomian Di Masa Pandemi Terhadap Transportasi Online Di Kota Medan.

Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah: Untuk menganalisis dampak Perekonomian Di Masa Pandemi Terhadap Transportasi Online Di Kota Medan.

Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah

1. Bagi peneliti

Diharapkan dapat sebagai pengembangan ilmu pengetahuan di bidang ekonomi mengenai dampak perekonomian terhadap transportasi online COVID.

2. Pengemudi Online

Diharapkan dapat memberi masukan bagi para pengemudi menyikapi dampak perekonomian pada masa pandemic COVID-19.

3. Bagi Akademik

Diharapkan dapat menambah wawasan bagi penelitian yang akan datang mengenai dampak perekonomian terhadap pengguna transportasi online di Kota Medan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Landasan Teori

Dampak COVID-19

COVID-19 adalah penyakit menular yang disebabkan oleh jenis coronavirus yang baru ditemukan (WHO, 2020). Virus baru ini ditemukan pertama kali di Wuhan, Cina pada bulan Desember 2019. Wabah ini telah dikategorikan sebagai pandemi oleh *World Health Organization* (WHO) atau badan kesehatan dunia karena peningkatan infeksi dari manusia ke manusia telah menyebar secara luas di dunia (Qiu, Rutherford, Mao, & Chu, 2017). WHO mendeklarasikan secara resmi COVID-19 sebagai pandemi pada tanggal 9 Maret 2020. Kasus COVID-19 pertama di Indonesia diumumkan oleh Presiden Joko Widodo pada 2 Maret 2020 (Ihsanudin, 2020). Pada 30 Mei 2020 jumlah kasus yang dikonfirmasi positif sebanyak 5.817.386 kasus dan 362.705 kasus dilaporkan telah meninggal di 213 negara. Jumlah kematian ini adalah 6,23% dari total kasus yang terkena dampak (WHO, 2020). Negara Amerika Serikat, Spanyol, Brasil, Rusia, Peru, Chili, India, Turki, Iran, Kanada, Meksiko, Prancis dan Italia memiliki jumlah kasus yang telah lama melampaui jumlah kasus di Cina yang merupakan asal wabah (Worldmeter, 2020). Jumlah kematian tertinggi dikonfirmasi telah terjadi di Amerika Serikat diikuti oleh Brasil, yang saat ini memiliki jumlah kasus meningkat dengan cepat.

Presiden Joko Widodo dengan mempertimbangkan keadaan di Indonesia yaitu semakin meningkatnya jumlah kasus yang dikonfirmasi positif COVID-19 menetapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) (Ihsanudin, 2020). PP Nomor 21 Tahun 2020 merupakan dasar hukum diterapkannya PSBB yang berlaku mulai 31 Maret 2020 (Badan Pemeriksa Keuangan RI, 2020). Dalam Peraturan Pemerintah ini, PSBB adalah pembatasan kegiatan tertentu bagi penduduk dalam suatu wilayah yang terinfeksi COVID-19. Pada Pasal 3 dijelaskan kriteria penerapan PSBB yaitu jumlah kasus dan kematian akibat COVID-19 meningkat dan menyebar secara cepat ke beberapa wilayah.

Penerapan PSBB meliputi peliburan sekolah dan tempat kerja, pembatasan kegiatan keagamaan, dan pembatasan kegiatan di tempat atau fasilitas umum. Peningkatan kasus terkonfirmasi positif COVID-19 yang semakin meningkat menyebabkan banyak kerugian terhadap perekonomian di Indonesia (Sihaloho, 2020). Salah satu indikator yang dapat memperburuk perekonomian Indonesia adalah melemahnya Rupiah terhadap USD dan mata uang asing lainnya. Sihaloho menjelaskan bahwa seiring bertambahnya kasus terkonfirmasi positif COVID-19 pelemahan Rupiah terhadap USD dan mata uang asing lainnya tidak dapat dihindarkan. Perlambatan kinerja industri manufaktur dan melambatnya perekonomian secara global, mampu mengakibatkan penurunan permintaan pada pasar.

Perekonomian Global

Nashad Khan dan Shah Faisal (2020) dalam penelitian dampak COVID-19 terhadap perekonomian China melakukan kajian pada 15 artikel di berbagai jurnal dan laporan yang membahas tema terkait. Temuan dalam penelitian tersebut bahwa akibat COVID-19, kebijakan *lockdown* Kota Wuhan dan karantina Kota dan Provinsi lainnya telah diterapkan. Pelaksanaan kebijakan tersebut telah mengurangi dan bahkan menghentikan beragam aktivitas masyarakat, pelajar, mahasiswa, pekerja di area publik, berhentinya pabrikasi, transportasi darat, jalur penerbangan dan ditundanya banyak pembangunan dan tertunda investasi, juga aktivitas sektor keuangan, perbankan serta ekspor impor.

Hal ini menyebabkan terjadinya penurunan angka pertumbuhan 2% dari posisi awal 6% pada capaian sebelum pandemi COVID-19. Baldwin dan Tomiura (2020) menemukan kecenderungan bahwa pandemi COVID-19 pada awal kejadian *lockdown* di Kota Wuhan dengan beragam kejadian yang diberitakan, telah berdampak negatif pada pemberitaan dan interaksi bisnis bagi warga dan jaringan Kota Wuhan Provinsi Hubei, China dan juga ketika virus meluas ke seluruh daratan Tiongkok. Pemerintah telah merespons dengan intervensi fiskal dan moneter skala besar untuk mendukung pendapatan rumah tangga dan bisnis dan untuk menjaga stabilitas keuangan (Gopinath, 2020). Namun, indikator aktivitas ekonomi di AS, Eropadan Cina turun ke rekor terendah. Prediksi ekonomi sangat sulit dalam keadaan ini, dengan banyak factor kompleks dan saling terkait menentukan hasil aktual, termasuk pertanyaan berapa lama kebijakan jarak sosial akan tetap

ditempatnya dan seperti apa strategi penyelesaian (Baldwin dan Tomuira, 2020).

India termasuk ke dalam salah satu negara yang paling terkena dampak karena pandemi Virus Corona. Himanshu Koshle dkk (2020) yang meneliti dampak COVID-19 terhadap bisnis di India, menemukan bahwa pada sector perdagangan menyebabkan kerugian tidak kurang dari USD 348 juta. Hal ini dikarenakan perlambatan perekonomian dan konsekuensi kebijakan. COVID-19 mempengaruhi sektor-sektor seperti pariwisata, penerbangan, perhotelan, dan perdagangan di India. Pandemi COVID-19 yang semakin meluas ke seluruh dunia telah berdampak pada meningkatnya risiko resesi perekonomian global pada tahun 2020 (Warjiyo, 2020). Penyebaran pandemi COVID-19 yang meluas ke berbagai negara menekan pertumbuhan ekonomi global (Bank Indonesia, 2020). Kinerja manufaktur dan kinerja sektor jasa di beberapa Negara mengalami kontraksi (pertumbuhan negatif). Perkembangan ini menyebabkan penurunan tajam pertumbuhan ekonomi di banyak negara pada triwulan I 2020, baik negara berkembang dan maju. Dengan risiko penurunan pertumbuhan ekonomi di berbagai negara yang tetap besar, pertumbuhan ekonomi global akan mengalami kontraksi. Hal ini terlihat pada kontraksi yang tetap berlanjut di beberapa indikator ini seperti kinerja sektor manufaktur dan jasa serta keyakinan konsumen dan bisnis. Berbagai negara melakukan stimulus fiskal dan moneter guna mengurangi risiko resesi tersebut.

Perdagangan dunia dan harga komoditas mengalami penurunan dan inflasi yang rendah merupakan salah satu dampak dari COVID-19 (Bank Indonesia, 2020).

Pandemi COVID-19 juga mempengaruhi pasar keuangan global ditriwulan I 2020 (Bank Indonesia, 2020).Pasar keuangan global mengalami ketidakpastian yang meningkat tajam, terlihat pada perkembangan Indeks Economic Policy Uncertainty (EPU) dan indeks volatilitas (VIX) yang memburuk. Hal ini menekan pasar keuangan global dan memicu tingginya permintaan terhadap aset keuangan yang aman.Harga emas dunia kembali meningkat karena besarnya permintaan.Perubahan perilaku investor global tersebut mengakibatkan terjadinya aliran modal keluar di seluruh negara, terutama di negara berkembang yang memiliki risiko tinggi.Hal ini yang menyebabkan mata uang dunia tertekan, terutama mata uang Negara berkembang. Akan tetapi pada April 2020, ketidakpastian pasar keuangan global mulai mereda karena kebijakan yang diterapkan berbagai Negara mendapat respon positif.

Perekonomian Domestik

Penyebaran pandemi COVID-19 mempengaruhi pertumbuhan ekonomi domestik triwulan I 2020 di Indonesia (Bank Indonesia, 2020). Hal ini dapat dilihat dari pertumbuhan konsumsi rumah tangga yang tercatat 2,48%, lebih rendah apabila dibandingkan dengan kinerja pada triwulan IV 2019 yaitu sebesar 4,97%. Penyebab perlambatan pada konsumsi rumah tangga yaitu berasal dari penurunan konsumsi non makanan khususnya pakaian, alas kaki, jasa perawatan, dan transportasi (Badan Pusat Statistik,

2020). Pandemi COVID-19 juga mempengaruhi pertumbuhan pada investasi yang melampa tsebesar 1,70% yang disebabkan oleh melambatnya investasi bangunan. Konsumsi Pemerintah tumbuh 3,74% yang dilakukan dengan respon stimulus fiskal dapat menahan perlambatan permintaan domestik lebih dalam (Bank Indonesia, 2020). Berikut sektor yang terdampak COVID-19:

1) Pertanian

Menurut Hermanto (2020) penyebaran COVID-19 memberikan dampak terhadap sektor pertanian di Indonesia. Perlambatan ekonomi global akibat penyebaran COVID-19 menyebabkan produksi pertanian akan menurun dan mendorong terjadinya kenaikan harga pada komoditas pertanian. Berdasarkan data Kementerian Pertanian, penyebaran COVID-19 akan menyebabkan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Menurunkan produksi sebesar 5% karena harga sarana produksi (benih, pupuk, pestisida, dan pakan) mahal dan distribusinya tidak lancar;
- b. Kebutuhan pangan akan meningkat 5% karena panic buying dan masyarakat menyimpan persediaan lebih besar dari biasanya;
- c. Realisasi impor akan turun sebesar 5% karena tidak lancar proses impordan negara produsen yang membatasi ekspor.

2) Pariwisata

Sektor pariwisata Indonesia di masa pandemi COVID-19 mengalami penurunan (Budiyanti, 2020). Hal ini dapat dilihat berdasarkan jumlah

kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia mengalami penurunan. Menurut data BPS, jumlah kunjungan wisata mancanegara pada bulan Januari–Juni 2020 hanya mencapai 3,09 juta kunjungan. Jumlah kunjungan wisata mancanegara pada periode yang sama tahun 2019 sebesar 7,72 juta kunjungan, lebih besar dibanding pada tahun 2020. Jumlah wisata mancanegara yang berkunjung ke Indonesia melalui pintu masuk udara sebanyak 1,60 juta kunjungan, pintu masuk laut sebanyak 746,02 ribu kunjungan, dan pintu masuk darat sebanyak 741,33 ribu kunjungan. Tingkat Penghunian Kamar (TPK) hotel klasifikasi bintang di Indonesia juga mengalami penurunan. TPK pada bulan Juni 2020 mencapai rata-rata 19,70 persen atau turun 32,57 poin dibandingkan TPK Juni 2019 yang sebesar 52,27 persen (BPS, 2019).

3) Transportasi

Transportasi Indonesia juga mengalami pelemahan selama masa pandemic COVID-19 (Sari, 2020). Menurut data BPS, jumlah penumpang pesawat di bandara utama untuk keberangkatan pada penerbangan domestik dan internasional pada bulan Januari-Juni 2020 mencapai 24.951.045 orang.

Jumlah penumpang pesawat di bandara utama untuk keberangkatan pada penerbangan domestik dan internasional pada periode yang sama tahun 2020 hanya mencapai 12.171.099 orang, lebih sedikit dibanding pada tahun 2019. Jumlah penumpang kereta api juga mengalami penurunan pada periode Januari-Juni 2020 sebesar 98.255 orang (Badan Pusat Statistik, 2020).

4) Ekspor

Nilai ekspor Indonesia pada bulan Januari 2020 mengalami penurunan dibanding Desember 2019 yaitu dari US\$14.473,1 juta menjadi US\$13.411,0 juta. Hal ini disebabkan menurunnya ekspor migas 28,73% berupa hasil minyak, minyak mentah serta gas, dan ekspor nonmigas turun sebesar 5,33%. Pada Februari 2020 ekspor Indonesia mencapai US\$14.060,9 juta mengalami peningkatan pada nonmigas 2,38%, sementara ekspor migas turun 0,02%. Ekspor Indonesia pada bulan Maret 2020 sebesar US\$14.067,9 juta mengalami peningkatan pada nonmigas 1,24% sementara ekspor migas turun 16,29%. April 2020 ekspor mengalami penurunan sebesar US\$12.163,1, disebabkan menurunnya ekspor nonmigas 13,66% dan ekspor migas turun 6,55%.

5) Impor

Berdasarkan data BPS, nilai impor Indonesia pada Januari 2020 mencapai US\$14.268,7 juta mengalami penurunan dibanding Desember 2019 sebesar US\$14.506,8 juta. Hal ini disebabkan oleh turunnya nilai impor migas 6,85% dan nonmigas 0,69%. Pada bulan Februari 2020 nilai impor Indonesia sebesar US\$11.548,1 juta turun sebesar US\$2.720,6 juta. Penurunan yang terjadi pada nilai impor migas sebesar 12,05% berupa hasil minyak dan gas dan nilai impor nonmigas turun sebesar 19,77%. Kenaikan terjadi pada nilai impor Indonesia pada bulan Maret 2020 mencapai US\$14.067,9 juta dibanding Februari 2020. Pada April 2020 penurunan kembali terjadi sebesar US\$1.904,8 juta.

Teori Pendapatan

Salah satu indikator utama ekonomi untuk mengukur kemampuan ekonomi masyarakat adalah tingkat pendapatan masyarakat. Indikator yang dimaksud hanya bersangkutan dengan pendapatan dan pengeluaran, akan tetapi yang lebih penting adalah mengetahui besarnya perbandingan antara penerimaan dengan pengeluaran. Pendapatan dapat digunakan sebagai ukuran dalam menilai keberhasilan suatu usaha dan juga faktor yang menentukan dalam kelangsungan suatu usaha. Pendapatan dapat diartikan sebagai jumlah uang yang diterima oleh seseorang atau badan usaha selama jangka waktu tertentu (Phahlevi, 2013).

Pendapatan menurut pengertian umum adalah balas jasa yang diterima oleh seorang individu setelah melaksanakan sesuatu pekerjaan atau nilai barang dan jasa yang diterima oleh seorang individu melebihi hasil penjualannya (Nurrohmah, <http://sitedi.uho.ac.id>, 2016).

Menurut Sadono Sukirno (2009:85) dalam teori ekonomi mikro bahwa pendapatan adalah perolehan yang berasal dari biaya-biaya factor produksi atau jasa-jasa produktif. Pengertian tersebut menunjukkan bahwa pendapatan adalah seluruh perolehan baik yang berasal dari biaya factor produksi maupun total output yang dihasilkan untuk seluruh produksi dalam suatu perekonomian dalam jangka waktu tertentu.

Menurut Mankiw (2000: 29) dalam Hamidah (2017) pendapatan perorangan adalah jumlah pendapatan yang diterima rumah tangga dan bisnis nonkorporat. Sedangkan menurut Sukirno (2006: 47) dalam Hamidah (2017) pendapatan pribadi dapat diartikan sebagai semua jenis pendapatan, termasuk pendapatan yang diperoleh tanpa memberikan sesuatu kegiatan apapun, yang diterima oleh penduduk suatu negara.

Menurut Aulani (2014: 17), pendapatan secara spesifik merupakan selisih antara penerimaan total perusahaan dengan pengeluaran. Penerimaan tersebut bersumber dari hasil usaha, sedangkan pengeluaran merupakan total biaya yang digunakan selama proses produksi. Formulasi pendapatan secara lebih jelas dapat dilihat sebagai berikut:

$$\pi = TR - TC$$

Keterangan:

π : Tingkat pendapatan

TR : Total penerimaan

TC : Total pengeluaran

Menurut Aulani (2014: 18), dalam jangka pendek, biaya-produksi dikelompokkan menjadi biaya tetap dan biaya variabel. Biaya tetap adalah semua jenis biaya yang nilainya tidak bergantung pada besar kecilnya biaya produksi, sehingga jumlah biaya tetap adalah konstan. Sedangkan Biaya variabel adalah semua jenis biaya yang nilainya tergantung pada besar kecilnya biaya produksi.

Transportasi

Konsep Dasar Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (2014) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal

yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (2016) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang. Selain itu, Tamin (2015:5) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini

merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (2015:4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut.

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien

dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

Masalah Transportasi

Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor, salah satunya dengan menggunakan jasa transportasi online.

Memang tidak bisa dipungkiri, masyarakat terutama di kota besar sedang menggandrungi transportasi online dengan menggunakan aplikasi smartphone. Selain bisa menghemat waktu, transportasi online juga bisa menghemat uang karena banyaknya promo yang ditawarkan. Tidak hanya itu, transportasi online juga bisa mengurai tingkat kemacetan, terutama di kota-kota besar. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan pelaku usaha untuk memulai persaingan dalam bisnis transportasi online.

Media online menjadi sarana masyarakat dalam urusan transportasi masa kini. Tak heran pebisnis Indonesia banyak yang membuka jasa transportasi menggunakan media online.

Namun, perkembangan teknologi ini tidak disikapi dengan bijak oleh pemerintah. Akibatnya, pernah terjadi kerusuhan antara pengemudi transportasi online dengan pengemudi transportasi konvensional. Padahal,

masyarakat telah terlanjur nyaman menggunakan moda transportasi berbasis online.

Menghentikan pengoperasian transportasi online tentunya akan merugikan masyarakat. Namun, membiarkan mereka tetap beroperasi tentunya akan merugikan transportasi konvensional yang telah lama beroperasi. Pemerintah memang dipaksa untuk berfikir bijak. Sebab, masyarakat kini telah berada pada era generasi millennial, yaitu generasi yang kritis dan juga memiliki pengetahuan yang baik akan keamanan penggunaan aplikasi mobile dalam bertransaksi secara digital.

Saat ini, dengan adanya kerusuhan transportasi online, pemerintah perlu cermat mengamati dan memahami. Baik dari sisi konsumen, persiapan bisnis, hingga dari aspek legal yang menuntut beradaptasi dengan perkembangan teknologi. Sehingga, generasi millennial tetap dapat menikmati suguhan layanan transportasi berbalut teknologi.

Permasalahan transportasi menurut Tamin (2015:5) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Menurut Sukarto (2016) penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (*land use*),

populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk mengerakan kembali suatu daerah.

Di dalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2014) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual.

Kajian bidang transportasi memiliki perbedaan dengan kajian bidang lain, karena kajian transportasi cukup luas dan beragam serta memiliki kaitan dengan bidang-bidang lainnya. Singkatnya, menurut Tamin (2015:11) kajian transportasi melibatkan kajian multi moda, multi disiplin, multi sektoral, dan multimasalah. Keempatnya dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Multi moda, kajian masalah transportasi selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi. Hal ini karena obyek dasar dari masalah transportasi adalah manusia dan/atau barang yang pasti melibatkan banyak moda transportasi. Apalagi secara geografis, Indonesia merupakan Negara dengan ribuan pulau, sehingga pergerakan dari satu tempat ke tempat lain tidak akan mungkin hanya melibatkan satu moda

saja. Hal ini sesuai dengan konsep Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang menggunakan konsep sistem integrasi antar moda.

2. Multi disiplin, kajian masalah transportasi melibatkan banyak disiplin ilmu karena kajiannya sangat beragam, mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai dengan prasarana atau pun sarana transportasi itu sendiri. Adapun bidang keilmuan yang dilibatkan diantaranya adalah rekayasa, ekonomi, geografis, operasi, sosial politik, matematika, informatika dan psikologi.
3. Multi sektoral, yaitu melibatkan banyak lembaga terkait (baik pemerintah maupun swasta) yang berkepentingan dengan masalah transportasi. Sebagai contoh dalam kasus terminal bus, maka lembaga-lembaga yang terkait diantaranya adalah DLLAJ, BPN, Dinas Tata Kota, Kepolisian, Perusahaan Operator Bus, Dinas Pendapatan Daerah, dan lainnya.
4. Multi masalah, karena merupakan kajian multi moda, multi disiplin, dan multi sektoral, maka akan menimbulkan multi masalah. Permasalahan tersebut sangat beragam dan mempunyai dimensi yang sangat luas pula, seperti masalah sosial, ekonomi, operasional, pengguna jasa dan lainnya. Keempat aspek di atas memberikan indikasi bahwa masalah transportasi merupakan masalah yang cukup kompleks sehingga perlunya keterkaitan pada keempat aspek di atas. Namun demikian, transportasi memberikan peran yang sangat penting bagi pembangunan nasional secara keseluruhan, bahkan sebagai aspek penting dalam kerangka ketahanan nasional.

Pemecahan masalah transportasi tidaklah serumit kompleksitas, hal ini seperti yang disampaikan oleh Wells (2013), karena menurutnya di dalam pemecahan transportasi dapat dilakukan sebagai berikut:

1. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan;
2. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi; dan
3. Menggabungkan poin pertama dan kedua di atas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut Tamin (2015:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah

tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Selain memahami peran dari transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang. Dalam pendekatan transportasi, menurut Black (2013) aksesibilitas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan pernyataan yang sifatnya sangat “subyektif” dan “kualitatif”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang mudah dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan.

Menurut Tamin (2015:52) mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya. Jadi suatu wilayah yang berbeda pasti memiliki aksesibilitas yang berbeda, karena aktivitas wilayah tersebut tersebar dalam sebuah ruang yang tidak merata. Akan tetapi sebuah lahan yang

diperuntukan untuk bandar udara memiliki lokasi yang tidak sembarangan, sehingga lokasinya pun sangat jauh dari kota karena harus memperhatikan segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lainnya. Aksesibilitas menuju bandara menjadi rendah karena lokasinya yang sangat jauh dari pusat kota, namun dapat diatasi dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi. Artinya, saat ini ukuran aksesibilitas yang diukur berdasarkan jarak sudah tidak lagi digunakan, namun dapat diukur berdasarkan waktu tempuh.

Menurut Soesilo (2016) transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- a) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- b) Penggunaan pelumas;
- c) Penggunaan ban;

- d) Pemeliharaan suku cadang;
- e) Penyusutan dan bunga;
- f) Waktu supir dan waktu penumpang.

2. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut.

Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

3. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini

masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

5. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

Selanjutnya menurut Soesilo (2014: 41) manfaat suatu proyek transportasi dapat dibedakan menjadi tiga jenis *traffic*, yaitu:

1. *Normal traffic*, yaitu *traffic* yang diperkirakan akan menggunakan sarana angkutan tersebut, meskipun tidak ada proyek transportasi. Jumlah *traffic* seharusnya naik sesuai dengan pertumbuhan penduduk di daerah-daerah yang dilayani sarana transportasi tersebut. Manfaat biaya ini dapat dihitung melalui biaya operasi tanpa proyek transportasi dikurangi dengan biaya proyek. Gagasan biaya ini

didasarkan kepada surplus konsumen, dimana si pemakai yang mengalami penurunan harga suatu jasa tetap bersedia membeli walaupun dengan tingkat harga yang sama.

2. *Diverted traffic*, yaitu *traffic* yang berasal dari *traffic* jenis lain atau dari fasilitas lain jenis angkutan baru. Manfaat biaya ini dapat dikelompokkan kedalam dua jenis yaitu:
 - a) Biaya operasi dari penggunaan jalan semua dikurangi biaya operasi dengan menggunakan jalan baru;
 - b) Berkurang padatnya kendaraan di jalan semula karena berpindahnya *traffic* ke jalan yang baru, sehingga biaya yang tetap menggunakan jalan semula menjadi berkurang.
3. *Generated/Induced traffic*, yaitu *traffic* yang benar-benar baru. Adanya *traffic* ini disebabkan oleh turunnya biaya angkutan sehingga menggiatkan daerah sekitarnya. Misalnya dapat dicontohkan bila suatu daerah semakin berkembang, maka hasil daerahnya dapat dijual ke daerah lainnya.

Kelebihan menggunakan transportasi *online* :

- 1) Lebih terpercaya, para pengemudi ojek ataupun taksi dalam sebuah perusahaan transportasi online sudah terdaftar. Sebelumnya mereka sudah mendaftarkan diri dengan berbagai persyaratan tertentu. Termasuk dengan data diri yang jelas dan surat kelakuan baik dari kepolisian. Dengan begini, penumpang akan merasa lebih aman menggunakan pengemudi yang terdaftar.
- 2) Praktis, jika sebelumnya kamu ingin menggunakan jasa transportasi, biasanya kamu harus keluar rumah menuju jalan raya untuk mencari kendaraan yang

kosong penumpang. Kamu harus merasakan panas bahkan hujan tanpa kepastian. Tapi, jika menggunakan aplikasi maka kamu bisa memesan moda transportasi dari rumah atau tempat yang nyaman. Ojek atau taksi yang kamu pesan akan menghampirimu.

- 3) Tarif murah dan pasti, setiap jasa transportasi *online* memiliki cara penghitungan tersendiri untuk tarif jasa. Kebanyakan dari mereka memiliki tarif yang lebih murah dari tarif jasa transportasi konvensional. Ditambah juga dengan adanya berbagai promo yang bisa menguntungkan penumpang. Semua tarif yang harus dibayar penumpang sudah tertera sejak awal, sehingga tidak ada proses tawar menawar dengan pengemudi. Tarif pasti juga disukai oleh beberapa pelanggan.

Kekurangan menggunakan transportasi *online* :

- 1) Jaringan bermasalah, karena transportasi ini menggunakan jaringan internet, maka semua sistem bergantung dengan internet. Jika jaringan sedang bermasalah, walaupun kamu melihat ada pengemudi jasa transportasi online di depan mata tetap tidak bisa kamu pesan.
- 2) Pilihan pengemudi ditetapkan sistem, saat akan memesan ojek atau taksi online, dalam aplikasi akan terlihat seberapa banyak pengemudi online disekelilingmu. Namun, saat sudah memesan kamu tidak bisa memilih yang dekat denganmu. Bisa jadi pengemudi yang akan menjemputmu sedang berada jauh dan kamu harus menunggu lama hingga terjemput.
- 3) Tidak bisa berganti tujuan, saat pertama memesan kamu sudah menentukan akan naik dari mana dan turun dimana. Dengan begitu di aplikasi akan tertera

tarif yang mesti kamu bayar. Maka saat ditengah jalan harus berganti arah maka kamu tetap harus membayar sesuai tarif awal yang disetujui.

- 4) Data pribadi beredar, saat kamu mendaftarkan diri dalam aplikasi jasa transportasi online maka kamu diwajibkan mengisi berbagai data diri termasuk nomer telepon. Sesungguhnya data ini yang akan dipakai untuk pengendara bisa menghubungi saat kesusahan di jalan. Namun, kamu harus berhati-hati, karena sudah ada beberapa kasus yang menggunakan data ini untuk hal yang tidak diinginkan.

Jenis-Jenis Transportasi

1. Transportasi darat

Alat transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor seperti jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, ketersediaan alat transportasi, ukuran kota dan kerapatan permukiman, faktor sosial-ekonomi. Contoh moda transportasi darat adalah kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau) atau manusia.

2. Transportasi air

Alat transportasi air contohnya seperti kapal, tongkang, perahu, rakit.

3. Transportasi udara

Alat transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan alat transportasi darat atau alat transportasi laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan

yang lurus, serta praktis bebas hambatan. Contoh alat transportasi udara misalnya pesawat terbang, helikopter, balon udara, dll.

Transportasi *online* adalah suatu aktivitas penawaran pelayanan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan media pengangkutan yang terkendali oleh suatu sistem yang terhubung dengan perangkat telekomunikasi.

Menurut *okezone.com* berikut jenis-jenis alat transportasi roda dua berbasis online:

1. Go-Jek

Perusahaan ojek *online* bernama PT Go-Jek Indonesia ini sudah didirikan sejak 2010 di Jakarta. Saat ini, *CEO* dijabat oleh Nadiem Makarim, pemuda Indonesia jebolan *Harvard Business School, Universitas Harvard, Amerika Serikat*. Go-Jek menawarkan layanan transportasi ojek, kirim makanan dan atau kurir dengan tarif berbasis kilometer yang terjangkau. Sejauh ini perusahaan lokal ini memiliki 10.000 mitra pengendara ojek. Semua pengendara itu tersebar di Jabodetabek, Bandung, Surabaya, Bali dan Medan.

2. GrabBike

Layanan ojek *online* ini diluncurkan di Jakarta pada Mei 2015. GrabBike merupakan layanan ojek *online* yang disediakan oleh GrabTaxi, perusahaan layanan transportasi pemesanan taxi berbasis aplikasi asal negeri Jiran Malaysia. Secara operasi, menggunakan pola yang sama seperti Go-Jek, yaitu calon penumpang memesan ojek melalui aplikasi. GrabBike menerapkan bagi hasil keuntungan 90% untuk

pengendara ojek dan 10% untuk GrabBike. Aplikasi GrabBike bisa diunduh di pusat aplikasi *Play Store*, *iOS* dan *Windows*.

3. Uber

Layanan solusi transportasi ini berdiri sejak 2009 dan berpusat di San Francisco, Amerika Serikat. Uber hadir untuk menghubungkan penumpang dan pengemudi taxi melalui aplikasi. Tujuan membuat penumpang lebih mudah mengakses dan memberikan banyak pilihan kepada penumpang. Sejak dihidupkan 2009 hingga saat ini. Uber hadir di ratusan kota pada 59 negara di dunia. Untuk di Indonesia, Uber telah hadir di Jakarta, Bandung dan Bali.

Perkembangan Ojek *Online*

Transportasi ojek *online* merupakan angkutan umum yang sedang banyak diminati masyarakat, sama dengan ojek pada umumnya ojek *online* menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan. Ojek *online* kini banyak diminati karena berkembang dengan kemajuan teknologi. Ojek *online* merupakan ojek sepeda motor yang dapat dipesan menggunakan teknologi internet dengan memanfaatkan aplikasi pada telepon genggam. Hal ini dapat memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek *online*.

Tidak hanya mengantar orang, ojek *online* dapat mengantar jemput barang sesuai pesanan ataupun membeli makan kemudian diantar pada pelanggan ojek *online*. Hal ini yang membuat masyarakat yang berada di Kota Medan dengan banyaknya aktivitas yang sangat padat dan tingkat

kemacetan yang sangat tinggi, ojek *online* kini hadir dan membantu masyarakat dalam melakukan padatnya aktivitas sehari-hari dengan menggunakan teknologi yang semakin berkembang.

Aplikasi yang digunakan untuk memesan ojek *online* telah dilengkapi dengan jarak antara lokasi penjemputan dan tujuan, lama pengemudi menuju lokasi penjemputan dan lama pengemudi mengantar ke lokasi tujuan, tarif, nama pengemudi ojek. Identitas pengemudi dapat diketahui secara langsung dan pasti karena sebelum bergabung dengan perusahaan, para pengemudi telah mengisi daftar identitas untuk di lampirkan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

Kemunculan dari maraknya armada transportasi *online* ini dipelopori oleh Go-Jek yang diberi nama yaitu Go-Ride, tepatnya pada tahun 2010 Nadiem Makarim, salah satu pendiri Go-Jek, melihat bahwa solusi untuk membenahi layanan transportasi di Jakarta sangat diperlukan. Permasalahan yang terlihat bukan hanya kemacetan, melainkan juga tarif ojek yang "tidak wajar" mahal. Ide dari bisnis ini juga berasal dari Kompetisi Wirausaha Muda Indonesia dan Global Entrepreneurship Program Indonesia. Ide ini kemudian direalisasikan menjadi sebuah *start up* yang berbasis teknologi untuk operasionalnya.

Selanjutnya muncul GrabTaxi di Indonesia pada tahun 2014. Awalnya GrabTaxi hanya sebagai penyedia *platform* yang menghubungkan taksi *offline* dengan konsumen. Namun melihat potensi pasar dari transportasi motor dan mobil (bukan taksi), Grab kemudian

mengembangkan ranah bisnisnya dengan memberi nama GrabBike untuk ojek motornya. Untuk saat ini, Grab merupakan pesaing kuat dari Go-Jek.

Selain Go-Jek dan Grab, ada juga Uber yang menuai kontroversi sejak awal kemunculannya. Uber menyediakan layanan transportasi *online* menggunakan mobil berplat hitam. Protes yang muncul dikarenakan mobil pribadi ini tidak seharusnya digunakan sebagai transportasi umum. Namun perusahaan asal Amerika ini tidak menghentikan bisnisnya dan terus beroperasi. Uber kemudian membenahi diri dan berkoordinasi dengan pemerintah untuk mengajukan izin Penanaman Modal Asing (PMA). Bahkan saat ini Uber menyesuaikan diri dengan pasar di Indonesia dengan menerima pembayaran secara tunai dan menyediakan layanan ojek yang diberi nama uberMOTOR (Ikhsanti, www.aturduit.com, 2017).

Indikator Transportasi *Online*

1. Harga

Menurut wikipedia harga adalah suatu nilai tukar yang bisa disamakan dengan uang atau barang lain untuk manfaat yang diperoleh dari suatu barang atau jasa bagi seseorang atau kelompok pada waktu tertentu dan tempat tertentu.

2. Pelayanan

Menurut Groonros (2014:27) dalam Ratminto dan Atik (2005:2) pelayanan adalah suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh

perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen atau pelanggan.

Sedangkan menurut Moenir (2015: 26) pelayanan adalah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan landasan faktor materi melalui sistem, prosedur dan metode tertentu dalam rangka usaha memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan haknya.

3. Keamanan

Menurut wikipedia keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya. Keamanan menjadi prioritas para penyedia jasa transportasi *online*, hal ini pula tentunya menjadi alasan memilih transportasi *online*.

4. Performa

Menurut para ahli performa adalah seberapa baik seseorang, mesin dan sebagainya dalam melakukan sebuah aktivitas atau pekerjaan tertentu.

5. Jumlah Armada

Kemudahan *customer* dalam mencari armada atau driver, jika jumlah sedikit tentunya akan membuat customer kesulitan dalam melakukan pemesanan.

Penelitian Sebelumnya

Dari beberapa penelitian terdapat beberapa kesamaan dengan penelitian yang dilakukan, yaitu pada tema penelitian yang menyangkut tentang dampak ekonomi terhadap transportasi online di masa pandemi covid-19 sebagai berikut:

Tabel 2.1
Penelitian

No	Nama Peneliti	Judul	Hasil Penelitian
1	Nurma Sari (2020)	Dampak Covid-19 terhadap Perubahan Harga Saham dan Volume Transaksi (Studi Kasus pada PT. Ramayana Lestari Sentosa Tbk)	Penelitian ini menggunakan data sekunder yaitu data harga saham dan volume transaksi yang didapatkan dari internet. Data diambil 31 hari sebelum dan 31 hari setelah diumumkan kasus pertama COVID-19. Harga saham yang digunakan adalah pada saat penutupan (<i>closing price</i>) dengan data harian. Data volume transaksi diambil dari volume transaksi saham harian PT. Ramayana Lestari Sentosa Tbk. Hasil dari penelitian ini harga saham mengalami penurunan dibandingkan sebelum adanya kasus COVID-19. Sedangkan untuk volume transaksi saham juga menunjukkan perbedaan yang signifikan yaitu menunjukkan nilai yang meningkat.
2	Taufik dan Ayuningtyas (2020)	Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap Bisnis dan Eksistensi Platform Online	Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan data sekunder dari hasil riset dan referensi kepustakaan. Penelitian ini enunjukkan

		<p>bahwa pandemi COVID-19 memberikan dampak penurunan aktivitas bisnis konvensional (<i>offline</i>), namun bias mengangkat kegiatan bisnis yang inovatif berbasis <i>platform online</i>. Menurut Taufak dan Ayuningtyas bidang usaha yang terkendala perkembangannya dan mengalami penurunan selama COVID-19 adalah bisnis transportasi umum, pariwisata, perhotelan, pusat perbelanjaan, serta perdagangan <i>offline</i> yang hanya fokus pada kunjungan langsung konsumen. Sedangkan bisnis yang masih bias bertahan dalam melayani konsumen melalui penyesuaian interaksi layanan penggunaan <i>platform</i> aplikasi <i>offline</i> adalah pendidikan, ritel bahan kebutuhan pokok, bisnis pengiriman barang online. Kegiatan bisnis yang berkembang saat pandemi COVID-19 adalah telekomunikasi, penyedia <i>platform online</i>, farmasi, produk kesehatan melalui penyesuaian platform bisnis berbasis online.</p>
--	--	--

3	Haryanto (2020)	Dampak COVID-19 Terhadap Pergerakan Nilai Tukar Rupiah dan Indeks Harga Saham Gabungan (IHSG)	<p>peningkatan 1% pada kasus COVID-19 menyebabkan depresiasi sebesar Rupiah terhadap Dollar AS sebesar 0.02%. Setiap peningkatan 1% dalam kasus COVID-19 menyebabkan koreksi ke CSPI sebesar 0,03%. Peningkatan 1% dari CSPI mengarah ke apresiasi Rupiah terhadap Dollar AS sebesar ,31%. COVID-19 berdampak pada depresiasi Rupiah terhadap Dollar AS dan berdampak menurun pada CSPI, sehingga diperlukan intervensi kebijakan untuk mengendalikan penyebaran wabah COVID-19, mengendalikan kepanikan agar tidak berdampak pada Rupiah dan pasar saham melalui berbagai kebijakan stimulus.</p>
4	Hanoatubun (2020)	Dampak COVID-19 Terhadap Perekonomian Indonesia	<p>Penelitian ini menunjukkan bahwa intervensi kuat untuk meminimalisasi penyebaran virus COVID-19 dapat menurunkan pertumbuhan ekonomi lebih parah dibandingkan skenario <i>minimal</i></p>

			<p><i>intervention</i>. Akan tetapi, kesimpulan ini hanya berbasis variabel yaitu pertumbuhan ekonomi yang bukan satu-satunya faktor ekonomi penting dalam analisis ekonomi. Dalam jangka panjang, pertumbuhan ekonomi dapat lebih tertekan apabila skenario yang terjadi adalah intervensi minimal. Kerugian ekonomi dari strategi intervensi kuat lebih rendah daripada kerugian ekonomi skenario intervensi minimal.</p>
5	Fabeil, Pazim dan Langgat (2020)	<p><i>The Impact of COVID-19 Pandemic Crisis on Micro-Entrepreneurs Perspective on Business Continuity and Recovery Strategy</i></p>	<p>Penelitian ini dilakukan di Malaysia yang terkena dampak langsung oleh kebijakan pemerintah dalam pembatasan perjalanan dan pergerakan adalah sektor usaha kecil. Pengusaha mengalami pembatalan atau penutupan bisnis dan pendapatan berkurang karena penutupan beberapa sektor pendukung seperti ritel dan transportasi. Pengusaha menunjukkan kemampuan mereka untuk bertahan dalam bisnis mereka dengan melakukan beberapa pendekatan kesinambungan bisnis</p>

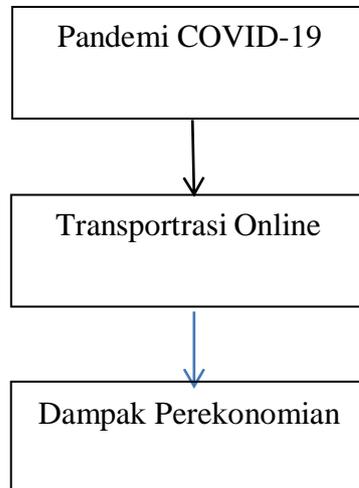
			<p>dan strategi pemulihan, terutama dalam hal pengiriman dan pemasaran produk. Pengusaha mikro dalam mengelola bisnis mereka dalam situasi krisis khususnya di daerah yang kurang berkembang sangat penting untuk mendapatkan bantuan dan fasilitas pendukung yang lebih relevan bagi mereka, terutama dalam hal pengetahuan dan keterampilan tentang metode manajemen krisis. Pengetahuan bisnis seperti teknik pemasaran <i>online</i>, prosedur pengiriman produk, pengembangan produk baru, strategi penetapan harga dan harga selama krisis dan manajemen basis data pelanggan dapat berfungsi sebagai dasar dari rencana manajemen krisis untuk perusahaan mikro.</p>
--	--	--	---

Kerangka Konseptual

Pandemi *COVID-19* ini tentunya telah mempengaruhi hampir seluruh aspek kehidupan manusia, seperti sektor pendidikan, politik, transportasi, dan sektor perekonomian. Adanya himbauan *social distancing* dan *physical distancing*

telah diserukan oleh pemerintah bagi seluruh masyarakat Indonesia. Selain itu telah banyak perusahaan dan instansi pemerintahan menerapkan *work from home* (WFH) atau bekerja melalui daring di rumah masing-masing (Buana, 2020). Merespon pandemi *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19), pemerintah Indonesia mulai menerapkan pembatasan dengan kebijakan social distancing (jaga jarak sosial, menghindari kerumunan), lalu *physical distancing* (jaga jarak antar orang minimal 1,8 meter) sejak awal Maret 2020. Kebijakan itu telah menurunkan secara drastis aktivitas dan pergerakan orang di kota-kota besar salah satunya Kota Medan. Hal ini dapat dilihat dari menurunnya jumlah penumpang pada berbagai sarana transportasi mulai pesawat terbang, kereta api komuter, bus dan busway, angkot, taksi, taksi online, bajaj, hingga ojek dan ojek online (ojol) (Hadiwardoyo, 2020).

Dampak perekonomian di masa pandemic sangat berpengaruh terhadap pendapatan transportasi online yang diakibatkan oleh kebijakan bekerja dari rumah atau yang sering disebut (*work from home*), belajar di rumah dan beribadah di rumah. Menunda untuk tidak keluar rumah demi mengurangi interaksi dengan orang lain. Apabila terpaksa harus keluar rumah, maka terapkan protokol kesehatan seperti rutin mencuci tangan atau menggunakan *handsanitizer*, dan menggunakan masker. Untuk itu, menerapkan *physical distancing* artinya bahwa tiap individu telah berusaha memulihkan kondisi Indonesia dengan berjuang bersama memutus mata rantai virus tersebut. Berdasarkan penjelasan tersebut, saya melakukan observasi dengan melaksanakan survei langsung mengenai dampak perekonomian di masa pandemic COVID-19 pada transportasi online.



Gambar II.1
Kerangka Konseptual

Hipotesis Penelitian

Hipotesis penelitian ini adalah

Ha : Adanya dampak perekonomian akibat Covid-19 pada transportasi online di kota Medan

H0 : Tidak adanya dampak perekonomian akibat Covid-19 pada transportasi online di kota Medan

BAB III

METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif karena menggunakan data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dalam bentuk angka yang telah diuraikan. Pendekatan kuantitatif ialah salah satu jenis kegiatan penelitian yang spesifikasinya adalah sistematis, terencana, dan terstruktur dengan jelas sejak awal hingga pembuatan desain penelitian, baik tentang tujuan penelitian, subjek penelitian, objek penelitian, sampel data, sumber data, maupun metodologinya (mulai pengumpulan data hingga analisis data) (Sugiyono, 2015). Dalam penelitian ini, peneliti mengarahkan pada kenyataan-kenyataan yang berhubungan dengan dampak perekonomian sebelum dan sesudah COVID-19 pada Transportasi Online di Kota Medan.

Tempat dan Waktu Penelitian

Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Medan. Peneliti melakukan penelitian pada driver ojek online yang berada di Kota Medan. Maksud dari penelitian ini untuk mengkaji efisiensi ojek online dan kesejahteraan driver ojek online.

Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan mulai bulan Juni 2021 sampai dengan September 2021.

Definisi Operasional

Penelitian ini menggunakan dua variabel independen dan satu variabel dependen. Definisi operasional masing-masing variabel dalam penelitian ini sebagai berikut:

Tabel III.1
Definisi Operasional

Variabel	Definisi	Indikator	Alat Ukur
Dampak Ekonomi	dampak ekonomi yang timbul akibat adanya tindakan ekonomi baik itu efek langsung, efek tidak langsung dan efek induksi.	a. Dampak terhadap pendapatan pemerintah b. Dampak terhadap kepemilikan dan <i>control</i> c. Dampak terhadap peluang kerja d. Dampak terhadap harga-harga e. Dampak terhadap income masyarakat f. Dampak terhadap distribusi manfaat/profit	Skala Likert
Transportasi Online	Transportasi <i>online</i> adalah suatu aktivitas penawaran pelayanan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan media pengangkutan yang terkendali oleh suatu sistem yang terhubung dengan perangkat telekomunikasi.	a. Harga b. Pelayanan c. Keamanan d. Performa e. Jumlah Armada	Skala Likert

Populasi dan Sampel/ Jenis dan Sumber Data

Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek /subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya(Sugiyono, 2016).

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh seluruh driver transportasi online di Kota Medan

Sampel

Menurut(Sugiyono, 2016) menyatakan bahwa “sampel adalah bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”. Berdasarkan pernyataan tersebut, maka sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya dianggap bisa mewakili keseluruhan populasi.Untuk menentukan jumlah sampel maka diambil 100 orang sampel driver pengemudi online di Kota Medan

Teknik Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini diperoleh dari data primer melalui teknik pengambilan angket atau pengumpulan data penelitian dilaksanakan dari awal bulan Juni 2021 sampai dengan akhir bulan September 2021.Pengumpulan data menggunakan metode kuisisioner yang didistribusikan oleh peneliti kepada responden secara langsung.

Setelah dilakukannya pengumpulan kuesioner maka dari hasil kuesioner

maka diuji terlebih dahulu keabsahan kuesioner dengan menggunakan uji validitas dan realibilitas sebagai berikut :

1. Uji Validitas

Pengujian Validitas dilakukan untuk mengetahui valid atau tidaknya instrumen penelitian yang telah dibuat. Valid berarti instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur untuk menguji validitas data yang diperoleh digunakan *factor analysis* melalui *varimax rotation*. Item yang dimasukkan dalam analisis adalah item yang memiliki *factor loading* > 0,05(Hair, 2015).

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah alat untuk mengukur kuisisioner yang merupakan indicator dari variabel atau konstruk.Kuisisioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu.Pengujian reliabilitas ditujukan untuk mengukur konsistensi dan stabilitas nilai hasil skala pengukuran tertentu. Tiap butir pertanyaan dalam masing-masing instrumen akan diuji dengan menggunakan *Cronbach-Alpha coefficient*. Instrumen dikatakan handal (*reliable*) apabila memiliki *Cronbach Alpha* >0,60(Ghozali, 2018).

F.Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, teknik analisis data yang digunakan adalah analisis statistik dengan menggunakan software SPSS 22 dengan tahapan sebagai berikut:.

1. Statistik Deskriptif

Menurut (Ghozali, 2018) statistic deskriptif dapat mendeskriptifkan suatu data yang dilihat dari nilai rata-rata (mean), standar deviasi, varian, maksimum, minimum, sum, range, kurtosis, dan skewness. Pengujian statistic deskriptif merupakan proses analisis yang merupakan proses menyeleksi data sehingga data yang akan dianalisis memiliki distribusi normal.

2. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variable pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Kalau asumsi ini dilanggar maka uji statistic menjadi tidak valid (Ghozali, 2013: 110). Uji normalitas terhadap data dilakukan dengan menggunakan program spss yaitu *Kolmogorov Smirnov Good ness of fit Test*. Uji normalitas data menggunakan *Kolmogorov Smirnov Good ness of fit* dengan membandingkan *asympatic significance* dengan $\alpha = 0,05$. Dasar penarikan kesimpulan adalah data dikatakan berdistribusi normal apabila nilai *asympatic significance* $>0,05$ (Santoso, 2044:212).

3. Uji` Beda T-test (*Paired Sample Test*)

T-test adalah pengujian menggunakan distribusi t terhadap signifikansi perbedaan nilai rata-rata tertentu dua kelompok sampel yang tidak berhubungan. Adapun kasus penelitian ini menggunakan uji bedapaired *sample T-test*. *paired sample T-tes* adalah pengujian yang dilakukan terhadap dua sampel yang berpasangan. Sampel yang berpasangan dapat diartikan sebagai sampel dengan subyek yang sama namun mengalami dua *treatment* atau perlakuan yang berbeda. (Budi, 2015:177)

Uji statistik untuk pengujian hipotesis berpasangan dinyatakan sebagai berikut (Suhariyadi dan Purwanto, 2013:133).

$$t = \frac{d}{sd\sqrt{n}}$$

Dan standar deviasi (s) dirumuskan sebagai berikut:

$$s = \frac{\sum d^2 - \frac{(\sum d)^2}{n}}{n-1}$$

di mana :

t = Nilai distribusi t

d = rata-rata perbedaan antara pengamatan berpasangan

Sd = standar deviasi perbedaan antara pengamatan berpasangan

n = jumlah pengamatan berpasangan

d = perbedaan antara data berpasangan

Langkah-langkah yang dijalankan untuk melakukan pengujian adalah:

Ho = Hal tersebut menandakan bahwa tidak terdapat perbedaan antara kondisi ekonomi driver jasa transportasi sebelum dan sesudah Pandemi COVID-19.

Ha = Hal tersebut menandakan bahwa terdapat perbedaan antara kondisi ekonomi driver jasa transportasi sebelum dan sesudah Pandemi COVID-19.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian Deskriptif Hasil Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti mengolah data dalam bentuk angket yang terdiri dari 10 pernyataan untuk selama Dampak Covid 19 Terhadap Ekonomi Dan Transportasi Online Di Kota Medan dan 10 pernyataan sebelum Dampak Covid 19 Terhadap Ekonomi Dan Transportasi Online Di Kota Medan. Angket yang disebar ini diberikan kepada 10 orang responden yaitu Pengemudi Transportasi Online di Kota Medan sebagai sampel penelitian dan dengan menggunakan *Likert Summated Rating* (LSR).

Tabel. 4.1. Skala Likert

Pilihan Jawaban	Skala Jawaban
▪ Sangat setuju	5
▪ Setuju	4
▪ Kurang setuju	3
▪ Tidak setuju	2
▪ Sangat tidak setuju	1

Dan ketentuan di atas berlaku dalam menghitung variabel Lingkungan Kerja, variabel Disiplin Kerja dan variabel Motivasi maupun variabel Kinerja.

Karakteristik Responden

Berikut ini adalah karakteristik responden yang ada pada Pengemudi Transportasi Online di Kota Medan.

Tabel 4.2.
Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin
Jenis Kelamin

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Perempuan	2	2.0	2.0	2.0
Laki-laki	98	98.0	98.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Sumber: Data Penelitian (2021)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa responden terdiri dari 2 orang perempuan (2%) dan 98 orang laki-laki (98) dari total keseluruhan 100 orang pengemudi transportasi online.

Tabel 4.3.
Distribusi Responden Berdasarkan Usia
Usia

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid < 25 Tahun	34	34,0	34,0	34,0
25-35 Tahun	30	30,0	30,0	64,0
36-45 Tahun	32	32,0	32,0	96,0
> 45 Tahun	4	4,0	4,0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Sumber: Data Penelitian (2021)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa pengemudi transportasi online yang berusia > 25 tahun atau sebesar (34%), 30 orang yang berusia 25-35 tahun atau sebesar (30), 32 orang yang berusia 36-45 tahun atau sebesar (32%), dan 4 orang yang berusia >45 tahun atau sebesar (4%).

Tabel 4.4
Distribusi Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan
Pendidikan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SMA	78	78,0	78,0	78,0
	Diploma	10	10,0	10,0	88,0
	Sarjana	12	12,0	12,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber: Data Penelitian (2021)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa responden terdiri dari 78 orang pengemudi transportasi online berpendidikan SMA (78%), Diploma atau sebesar (10%), dan berpendidikan Sarjana atau sebesar (12%).

Analisis Variabel Penelitian

Berikut ini adalah tabel hasil skor jawaban responden dari angket yang telah disebar oleh peneliti :

a. Variabel Sebelum Dampak Covid-19

Tabel. 4.5
Skor Angket Sebelum Dampak Covid-19

Alternatif Jawaban													
No	SS		S		KS		TS		STS		JUMLAH		
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	
1	42	42,0	55	55,0	1	1,0	2	2,0	0	0	100	100%	
2	44	44,0	52	52,0	4	4,0	0	0	0	0	100	100%	
3	49	49,0	45	45,0	6	6,0	0	0	0	0	100	100%	
4	46	46,0	48	48,0	6	6,0	0	0	0	0	100	100%	
5	49	49,0	45	45,0	5	5,0	1	1,0	0	0	100	100%	
6	47	47,0	49	49,0	3	3,0	1	1,0	0	0	100	100%	
7	41	41,0	56	56,0	3	3,0	0	0	0	0	100	100%	
8	48	48,0	46	46,0	6	6,0	0	0	0	0	100	100%	
9	47	47,0	46	46,0	5	5,0	2	2,0	0	0	100	100%	
10	40	40,0	56	56,0	4	4,0	0	0	0	0	100	100%	

Sumber: Data Penelitian (2021)

Dari tabel di atas dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) Jawaban responden tentang Sebelum pandemic COVID 19 terasa mudah mencari pekerjaan, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 55 orang atau 55%.
- 2) Jawaban responden tentang Harga kebutuhan pokok sama sebelum dan semenjak adanya COVID-19, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 52 orang atau 52%.
- 3) Jawaban responden tentang Penghasilan berlebih sebelum pandemic COVID-19, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 45 orang atau 45%.
- 4) Jawaban responden tentang Sebelum COVID1-19 pelayanan sangat maksimal pada transportasi *OnlineGrab*, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 48 orang atau 48%.
- 5) Jawaban responden tentang Sebelum COVID-19 keamanan transportasi Online lebih terjamin, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 45 orang atau 45%.
- 6) Jawaban responden tentang sebelum COVID-19 performa dalam melakukan transportasi online lebih stabil, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 49 orang atau 49%.
- 7) Jawaban responden tentang Sebelum pandemic COVID banyak armada atau pengemudi online bekerja setiap harinya, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 56 orang atau 56%.

- 8) Jawaban responden tentang Pendapatan lebih baik sebelum adanya pandemic COVID-19, sebagian besar responden menjawab sangat setuju sebanyak 46 orang atau 46%.
- 9) Jawaban responden tentang Adanya bantuan pemerintah sebelum pandemic COVID-19 pada transportasi online, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 46 orang atau 46%.
- 10) Jawaban responden tentang Perusahaan memberikan subsidi sebelum Pandemi COVID-19, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 56 orang atau 56%.

Berdasarkan jawaban responden dari semua pernyataan untuk Sebelum Dampak Covid 19 Terhadap Ekonomi Dan Transportasi Online Di Kota Medan mayoritas responden menjawab setuju hal ini dapat diketahui bahwa pernyataan pada semua indikator baik itu harga, pelayanan, keamanan, performa sama jumlah armada pendapatan menyatakan lebih baik sebelum adanya pandemic COVID-19.

b. Variabel Selama Dampak Covid-19

Tabel. 4.6 Skor Angket Selama Dampak Covid-19

Alternatif Jawaban												
No	SS		S		KS		TS		STS		JUMLAH	
Per	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
1	40	40,0	53	53,0	6	6,0	6	6,0	0	0	100	100%
2	35	35,0	61	61,0	3	3,0	1	1,0	0	0	100	100%
3	39	39,0	52	52,0	9	9,0	0	0	0	0	100	100%
4	36	36,0	57	57,0	7	7,0	0	0	0	0	100	100%
5	41	41,0	52	52,0	6	6,0	6	6,0	0	0	100	100%
6	41	41,0	49	49,0	9	9,0	1	1,0	0	0	100	100%
7	33	33,0	58	58,0	9	9,0	0	0	0	0	100	100%
8	40	40,0	51	51,0	7	7,0	2	2,0	0	0	100	100%
9	42	42,0	50	50,0	8	8,0	0	0	0	0	100	100%
10	41	41,0	49	49,0	9	9,0	1	1,0	0	0	100	100%

Sumber: Data Penelitian (2021)

Dari tabel di atas dapat diuraikan sebagai berikut :

- 1) Jawaban responden tentang Dengan adanya COVID-19 terasa sulit mencari pekerjaan, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 53 orang atau 53%.
- 2) Jawaban responden tentang Harga kebutuhan pokok menjadi naik semenjak adanya COVID-19, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 61 orang atau 61%.
- 3) Jawaban responden tentang Penghasilan menurun semenjak pandemic COVID-19, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 52 orang atau 52%.
- 4) Jawaban responden tentang Semenjak adanya COVID1-19 adanya penurunan pelayanan pada transportasi *OnlineGrab*, kemampuan, dan aspirasi yang berbeda, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 57 orang atau 57%.
- 5) Jawaban responden tentang Semenjak COVID-19 keamanan transportasi Online menjadi lebih ditingkatkan, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 52 orang atau 52%.
- 6) Jawaban responden tentang Selama pandemic COVID-19 adanya penurunan performa dalam melakukan transportasi online, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 49orang atau 49%.
- 7) Jawaban responden tentang Selama pandemic COVID banyak armada atau pengemudi online berdiam di rumah dari pada bekerja, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 58 orang atau 58%.

- 8) Jawaban responden tentang Pendapatan menurun semenjak adanya pandemic COVID-19, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 51 orang atau 51%.
- 9) Jawaban responden tentang Adanya bantuan pemerintah selama pandemic COVID-19, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 50 orang atau 50%.
- 10) Jawaban responden tentang Perusahaan memberikan subsidi selama Pandemi COVID-19, sebagian besar responden menjawab setuju sebanyak 49 orang atau 49%.

Berdasarkan jawaban responden dari semua pernyataan untuk variable selama dampak covid-19 Terhadap Ekonomi Dan Transportasi Online Di Kota Medan, mayoritas menjawab setuju bahwa, dengan penghasilan yang sedikit, menyebabkan kebutuhan tidak terpenuhi dan sulitnya mencari lapangan pekerjaan.

Uji Validitas

Berikut ini adalah hasil validitas masing variabel sebagai berikut:

Tabel 4.7
Hasil Uji Validitas Sebelum Dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan

No. Butir	r hitung	r tabel	Status
1.	0,586	0,196	Valid
2.	0,658	0,196	Valid
3.	0,517	0,196	Valid
4.	0,525	0,196	Valid
5.	0,496	0,196	Valid
6.	0,546	0,196	Valid
7.	0,626	0,196	Valid
8.	0,518	0,196	Valid
9.	0,692	0,196	Valid
10	0,657	0,196	Valid

Sumber : Data Penelitian (Diolah)

Dari semua butir pertanyaan untuk masing-masing pernyataan variabel sebelum dampak covid-19 terhadap perekonomian dan transportasi online di kota Medan ternyata semua pertanyaan mempunyai status valid.

Tabel 4.8
Hasil Uji Validitas Selama Dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan

No. Butir	r _{hitung}	r _{table}	Status
1.	0,580	0,196	Valid
2.	0,374	0,196	Valid
3.	0,537	0,196	Valid
4.	0,612	0,196	Valid
5.	0,573	0,196	Valid
6.	0,644	0,196	Valid
7.	0,584	0,196	Valid
8.	0,531	0,196	Valid
9.	0,607	0,196	Valid
10.	0,644	0,196	Valid

Sumber : Data Penelitian (Diolah)

Dari semua butir pertanyaan untuk masing-masing pernyataan variabel selama dampak covid-19 terhadap perekonomian dan transportasi online di kota Medan ternyata semua pertanyaan mempunyai status valid.

Uji Realiabilitas

Uji reabilitas digunakan untuk menunjang dan membuktikan bahwa suatu instrument data dapat di percaya untuk di gunakan sebagai alat pengumpulan data karena instrument tersebut sudah baik.

Untuk menguji reabilitas dilakukan dengan menggunakan *cronbach's alpha*. Variabel dikatakan reliabel jika nilai *cronbach alpha* > 0.60 (Kuncoro, 2013). Dapat dilihat dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$r_i = \left[\frac{k}{(k-1)} \right] \left[\frac{\sum \sigma b^2}{\sigma^2} \right]$$

(Kuncoro, 2013)

Keterangan:

R_i : Reliabilitas instrumen

σ_1^2 : Varians Total

k : Banyaknya butir pertanyaan

$\sum \sigma_b^2$: Jumlah varians butir

Berikut ini adalah tabel reliabilitas masing-masing variabel sebagai berikut:

Tabel 4.9
Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Nilai Alpha	Status
Sebelum Dampak Covid-19	0,743	Reliabel
Selama Dampak Covid-19	0,740	Reliabel

Sumber : Data Penelitian (Diolah)

Nilai reliabilitas instrumen di atas menunjukkan tingkat reliabilitas instrumen penelitian sudah memadai karena mendekati 1 ($>0,60$).

Hasil Uji Beda T test

Nilai perhitungan koefisien korelasi akan diuji tingkat signifikannya dengan uji t. Hipotesis parsialnya adalah sebagai berikut :

H_0 = Tidak adanya dampak perekonomian akibat Covid-19 pada transportasi online di kota Medan

H_a = $p \neq 0$ Adanya dampak perekonomian akibat Covid-19 pada transportasi online di kota Medan

**Tabel 4.11 Uji t
Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means							
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference		
								Lower	Upper	
Hasil Angket	12.235	.029	11.942	198	.000	.98000	.50452	.01492	1.97492	
			11.942	197.759	.000	.98000	.50452	.01493	1.97493	

Sumber : Data Diolah (2021)

1. Uji Beda Dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan

Berdasarkan hasil uji beda sebelum dan selama Dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan di atas dapat diketahui bahwa uji t tes sebesar 11,942 sedangkan kan t_{table} 1,984. Artinya dalam penelitian ini hasil uji t sebesar 11,942 > dari 1,984. Hal ini berarti terdapat perbedaan dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan sebelum dan selama pandemi Covid-19. Yang artinya H_a diterima dan H₀ ditolak.

4.2 Pembahasan

Dari hasil pengujian terlihat bahwa terdapat perbedaan dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan sebelum dan selama pandemi Covid-19.

Peneliti menyimpulkan berdasarkan kondisi meningkatnya kewaspadaan terhadap wabah COVID-19 yang dimana memiliki dampak terbesar terhadap kesehatan masyarakat Indonesia. Partisipan diberi pertanyaan, “Perusahaan ojek online masih mencatat laba selama pandemi. ”Pengaruh dari peningkatan kewaspadaan kesehatan ini membuat ojek online kinerjanya terbatas. Ditambah dengan anjuran pemerintah untuk berada di rumah saja atau harus menjaga jarak jika keluar dari rumah, membuat ojek online hanya memiliki kesempatan kecil untuk mendapat pelanggan. Oleh karena itu, ketika vaksin sudah dibuat dan dirilis, para mitra ojek online diharuskan melakukan vaksinasi terlebih dahulu untuk menjaga kesehatan atas penyebaran COVID-19 ini. Mengingat pekerjaan para pengemudi ojek online ini tidak dapat menjaga jarak penuh sesuai protokol kesehatan, maka mereka terpaksa harus memakai atribut keamanan kesehatan. Atribut ini pun belum bisa dibagikan secara merata, maka dari itu masih banyak pengemudi ojek online yang belum mendapatkannya.

Peneliti menyimpulkan berdasarkan hasil analisa kesehatan, yaitu dampak dari COVID-19 yang mempengaruhi kehidupan dan interaksi sosial masyarakat. Pemerintah jelas menyatakan bahwa diadakannya Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) menjadi salah satu penyebab dari pendapatan ojek online menurun. Kehidupan sosial yang berupa kontak fisik sangat dibatasi oleh pemerintah guna mencegah penyebaran wabah COVID-19. Pengemudi ojek online (terutama bagian pengantaran penumpang dengan kendaraan beroda dua; motor) kurang adanya batas atau jarak antar fisik yang jelas-jelas berkemungkinan besar terhadap penyebaran virus corona.

Pada penelitian ini, pengamatan dilakukan untuk melihat bentuk dari kualitas pelayanan yang diberikan. Meskipun tidak dapat merasakannya, masyarakat luas mengetahui seperti apa atribut kesehatan yang menjadi salah satu penentu kualitas pelayanan terhadap kesehatan penumpang. Selain itu, sesi wawancara juga diberikan kepada mitra ojek online mengenai penyebaran atribut kesehatan yang sudah merata atau belum. Kualitas pelayanan atas kesehatan yang diberikan dianggap belum maksimal. Bahkan hal ini juga dikatakan oleh pengemudi online bahwa aplikator sudah membekali para pengemudi dengan Alat Perlindungan Diri (APD), seperti masker dan hand sanitizer, tetapi masih belum tersebar kesemua mitra. Bagi mitra kerja yang tetap mematuhi protokol kesehatan ini, membeli APD sendiri, sedangkan beberapa lainnya belum membeli dikarenakan abai terhadap kesehatan.

Seperti yang terlihat pada kuesioner, bahwa pendapatan ojek online mengalami penurunan. Namun, setiap presentase penurunan berbeda karena setiap pengemudi mendapat pengaruh yang berbeda, seperti area bekerja, dan sebagainya. Dengan pengaruh yang sama dan skala luas (wabah COVID-19), dapat dipastikan sebagian besar pengemudi ojek online mengalami penurunan yang kurang lebih sama. Penurunan yang terjadi oleh setiap pengemudi membuat penurunan juga pada aplikator, terlebih jika penurunan ini terjadi pada skala yang besar. Maka dari itu, pengemudi online menyatakan tidak adanya laba yang berarti akibat COVID-19. Bertepatan dengan hari raya Idul Fitri juga membuat aktivitas ojek online ini terhenti untuk sementara.

Hasil penelitian (Siti Nurjanah, 2021) mengungkapkan bahwa Hasil penelitian yang dilakukan mulai bulan November 2020 sampai 9 April 2021

menunjukkan Pendapatan Sopir Angkutan Kota Saat COVID-19 di Simpang Rimbo Kota Jambi mengalami penurunan pendapatan pada sopir angkutan kota, selain COVID-19 ada beberapa faktor-faktor lain yang menyebabkan pendapatan sopir angkutan kota menurun yaitu banyaknya konsumen angkutan beralih menggunakan transportasi online seperti Go-Jek, grab maxim dll, selain itu tidak sedikit konsumen angkutan yang beralih ke trans siginjai karena adanya fasilitas yang lebih memadai, selanjutnya regulasi pemerintah dan kebijakan pemerintah sangat mempengaruhi pendapatan sopir angkutan kota, namun pada saat COVID-19 pemerintah tidak ada memberi kebijakan kepada sopir angkutan kota di karenakan keadaan yang tidak memungkinkan untuk memberi kebijakan.

Hasil penelitian (Prima Waluyojati, 2021) mengungkapkan bahwa Penelitiannya bertujuan untuk mengetahui pengaruh COVID-19 terhadap mobilitas ekonomidi Indonesia serta untuk mengetahui peningkatan ataupun penurunan pendapatan ojek online yangditinjau dari jumlah pelanggan setelah ditetapkannya protokol kesehatan oleh pemerintah.Untuk mengetahui pengaruh permasalahan tersebut, penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan metode observasi nonparticipant.Hasil penelitian menunjukkan 1 }Wabah virus corona berpengaruh negatif dan signifikan terhadap penurunan pendapatan 2).Pendapatan ojek online dipengaruhi oleh besarnya skala pembatasan sosial antar masyarakat yang dianjurkan oleh pemerintah..3).. Kualitas pelayanan berpengaruh positif terhadap peningkatan pendapatan ojek online.

BAB 5

PENUTUP

Kesimpulan

Dari hasil analisis yang telah dibahas sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Ada dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan, hal ini ditunjukkan sebesar 11,942 > dari 1,984. Hal ini berarti terdapat perbedaan dampak Covid-19 terhadap Perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan sebelum dan selama pandemi Covid-19. Yang artinya H_0 diterima dan H_a ditolak.
2. Bahwa pendapatan ojek online mengalami penurunan selama pandemic Covid, susah nya mencari lapangan pekerjaan, anjuran pemerintah untuk berada di rumah saja atau harus menjaga jarak jika keluar dari rumah, membuat ojek online hanya memiliki kesempatan kecil untuk mendapat pelanggan dan kualitas pelayanan atas kesehatan yang diberikan dianggap belum maksimal. Bahkan hal ini juga dikatakan oleh pengemudi online bahwa aplikator sudah membekali para pengemudi dengan Alat Perlindungan Diri (APD), seperti masker dan hand sanitizer, tetapi masih belum tersebar ke semua mitra.

Saran

Berdasarkan kesimpulan dari adanya dampak Covid-19 terhadap perekonomian dan Transportasi Online di Kota Medan.

1. Pemerintah harus lebih peduli terhadap aplikator maupun pekerja ojek online. Selain bantuan berupa dana, pemerintah dapat memberi sedikit kelonggaran bagi pengemudi ojek online untuk kembali beroperasi dengan mematuhi protocol kesehatan.
2. Pihak perusahaan ojek online harus lebih memerhatikan pekerjanya dengan jalan pemberian atribut kesehatan yang merata ke setiap mitra kerja, seperti APD, masker, dan *hand sanitizer*. Proses pemerataan ini bisa dilakukan dengan cara melakukan survey bagi pengemudi ojek online melalui aplikasi untuk menyediakan sejumlah bantuan langsung berupa atribut yang diberikan kepada perwakilan terpilih di setiap daerahnya agar dapat dibagikan oleh perwakilan tersebut kepada para pengemudi.
3. Dalam upaya untuk meningkatkan kembali pendapatan pengemudi ojek online dan laba perusahaan, sebaiknya diberikan daya tarik kepada pelanggan melalui promo, bonus, atau potongan harga yang diberikan kepada pelanggan dengan syarat dan ketentuan yang berlaku. Selain itu, pelanggan juga perlu diberi jaminan kesehatan atau keselamatan atas kinerja pengemudi. Melalui tanda pengemudi sudah divaksin massal (seperti halnya tanda kebersihan kendaraan mobil setiap bulannya oleh aplikator), penumpang atau pelanggan dapat mengetahui bahwa mereka mendapat jaminan keselamatan ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Aslan, A., Silvia, S., Nugroho, B. S., Ramli, M., & Rusiadi, R. (2020). Teacher's leadership teaching strategy supporting student learning during the covid-19 disruption. *Nidhomul Haq: Jurnal Manajemen Pendidikan Islam*, 5(3), 321-333.
- Baldwin, R., Tomiura, E, 2020, Thinking ahead about the trade impact of COVID-19, CEPR Press VoxEU. Org
Baskara Journal of Business and Entrepreneurship, 2(2), 83–92.
- Gronroos, C. (2016). *Service Management and Marketing: A Customer Relationship Management Approach*. Chishester: Jhon Wiley and Sond, Ltd.
- Hadiwardoyo, W. (2020). Kerugian Ekonomi Nasional Akibat Pandemi Covid-19.
- Hair, Joseph F. Jr. et al. 2010, *Multivariate Data Analysis 7th Edition*. Pearson. Education Limited. Harlow. England.
- Ihsanuddin. (2020, Maret 03). *Fakta Lengkap Kasus Pertama Virus Corona di Indonesia*. Retrieved from Kompas.com: <https://nasional.kompas.com/read/2020/03/03/06314981/fakta-lengkapkasus-pertama-virus-corona-di-indonesia?page=all>
- Indrawan, M. I., Alamsyah, B., Fatmawati, I., Indira, S. S., Nita, S., Siregar, M., ... & Tarigan, A. S. P. (2019, March). UNPAB Lecturer Assessment and Performance Model based on Indonesia Science and Technology Index. In *Journal of Physics: Conference Series* (Vol. 1175, No. 1, p. 012268). IOP Publishing.
- Moenir. 2015, *Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia*, Jakarta: PT Bumi Aksara
- Nasution, Nur. (2014) *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia. Qiu, W., Rutherford, S., Mao, A., & Chu, C. (2017). The pandemic and its impacts. *Health, Culture and Society*, 9, 1–11.
- Novalina, A., & Rusiadi, R. (2018). Monetary Policy Transmission: Does Maintain the Price and Poverty Stability is Effective?. *JEJAK: Jurnal Ekonomi dan Kebijakan*, 11(1), 78-91.
- Rangkuty, D. M., Novalina, A., & Fauzi, A. M. (2020). Efek Simultanitas Variabel Moneter Terhadap Neraca Pembayaran Di Lima Negara. *Jurnal SEKURITAS (Saham, Ekonomi, Keuangan dan Investasi)*, 3(3), 208-218.
- Rangkuty, D. M., & Rusiadi, R. (2020). *Fluktuasi Current Account Dan Portfolio Investment Terhadap Cadangan Devisa Indonesia*. *Jurnal Ekombis*, 6(1).

Soesilo, Nining I. (1999:14). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister

Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Afabeta.

Sukarto R.C., Ismanto A.Y. and Karundeng M., 2016, Hubungan Peran Orang Tua Dalam Pencegahan ISPA Dengan Kekambuhan ISPA Pada Balita Di Puskesmas Bilalang Kota Kotamobagu, *e-Journal Keperawatan*, 4, 1–6.

Tamin, Ofyar, Z. (2015). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung,. Indonesia: Penerbit ITB.

Worldometers.(2020, Maret 15).*COVID-19 Coronavirus Pandemic*. Dipetik Mei 15, 2020 dari Worldometers.info: <https://www.worldometers.info/coronavirus/>.