

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan kebutuhan dasar bagi manusia karena berperan penting dalam mendukung kelancaran berbagai aktivitas sehari-hari. Keberadaan transportasi memungkinkan manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain guna memenuhi kebutuhan ekonomi, sosial, maupun pendidikan. Dengan adanya sarana transportasi, mobilitas manusia dapat berlangsung dengan lebih cepat, mudah, dan efisien. Hal ini membantu menghemat waktu dan tenaga, serta meningkatkan efektivitas dalam menjalankan berbagai kegiatan. Oleh karena itu, transportasi menjadi salah satu faktor penunjang utama dalam menunjang kualitas hidup dan produktivitas masyarakat (Aprilia, 2025).

Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau daerah sangat dipengaruhi oleh perkembangan sarana dan prasarana pendukung, salah satunya sektor transportasi. Dalam perspektif ekonomi makro, transportasi dipandang sebagai prasarana yang bersifat strategis dan memiliki peran penting dalam mendukung pelaksanaan pembangunan nasional serta memperlancar aktivitas perekonomian. Ketersediaan jasa transportasi menunjukkan hubungan positif dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan pembangunan masyarakat. Selain berfungsi memperlancar distribusi barang dan mobilitas penduduk, transportasi juga berkontribusi dalam mewujudkan alokasi sumber daya ekonomi yang lebih efektif dan efisien, membuka peluang kerja, serta meningkatkan pendapatan masyarakat (Wenehenubun *et al.*, 2023).

Ojek *online* adalah salah satu jenis transportasi *online* berupa layanan angkutan sepeda motor yang dipesan melalui aplikasi di telepon genggam. Layanan

ini memudahkan pengguna jasa dalam memanggil pengemudi ojek secara cepat dan efisien. Selain fungsi utama mengantar penumpang, ojek online juga menyediakan layanan antar jemput barang sesuai pesanan, serta membeli dan mengantarkan makanan kepada pelanggan. Implementasi teknologi ini sangat membantu masyarakat terutama di kota-kota besar yang memiliki tingkat aktivitas tinggi dan masalah kemacetan yang kompleks. Melalui aplikasi, pengguna dapat memantau lokasi pengemudi, tarif perjalanan, dan estimasi waktu tiba secara real-time sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan saat menggunakan layanan ojek *online* (Fitriani, 2021).

Di tengah meningkatnya penggunaan ojek online, keberadaan transportasi konvensional seperti angkutan kota (angkot) juga turut terdampak. Meskipun angkot memiliki tarif yang relatif lebih murah dan telah lama menjadi sarana transportasi masyarakat, minat pengguna terhadap moda ini cenderung menurun. Hal tersebut dipengaruhi oleh perubahan preferensi masyarakat yang semakin mengutamakan kemudahan akses, fleksibilitas waktu, dan kepastian layanan yang ditawarkan oleh transportasi berbasis aplikasi. Kondisi ini menunjukkan adanya pergeseran pola transportasi masyarakat perkotaan (Anwar, 2017).

Perkembangan ojek online tidak hanya berdampak pada pola penggunaan moda transportasi tetapi juga memberikan dampak ekonomi yang signifikan. Ojek online berperan sebagai sumber penghasilan bagi banyak individu karena menawarkan peluang kerja yang relatif mudah diakses dan bersifat fleksibel. Kondisi ini menjadikan ojek online sebagai alternatif lapangan kerja yang berkontribusi dalam menurunkan tingkat pengangguran serta meningkatkan

pendapatan masyarakat. Dalam konteks ekonomi digital, sektor ojek online turut mendorong perputaran ekonomi dan aktivitas pendapatan di Indonesia (Anisa & Ridwan, 2022).

Salah satu aplikasi ojek online yang berkembang pesat di Indonesia adalah Maxim. Dalam peta persaingan aplikasi transportasi online, Gojek menempati urutan pertama dengan jumlah unduhan sebesar 957.000, diikuti oleh Maxim sebanyak 892.000 unduhan, kemudian Indrive 321.000, Grab 170.000, dan Taxee *Driver* 135.000 (Alia & Dermawan, 2025). Data tersebut menunjukkan bahwa Maxim berada pada posisi yang kompetitif dibandingkan aplikasi sejenis, sekaligus mencerminkan tingginya tingkat penerimaan masyarakat terhadap layanan Maxim di Indonesia.

Maxim merupakan perusahaan transportasi online yang berasal dari Rusia dan mulai beroperasi di Indonesia sejak tahun 2018. Seiring waktu, Maxim terus memperluas jangkauan layanannya dengan membuka cabang di berbagai wilayah, termasuk Jakarta yang dikelola oleh PT Teknologi Perdana Indonesia (Afrilya *et al.*, 2024). Hingga tahun 2025, Maxim telah beroperasi di ratusan kota di Indonesia, menandakan ekspansi layanan yang signifikan dan meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi online (Rahmadani, 2025). Hingga membuka cabang di Jakarta yang dikelola oleh PT Teknologi Perdana Indonesia (Afrilya *et al.*, 2024). Maxim telah mengoperasikan layanannya di lebih dari 1.000 kota yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia, menandai pencapaian signifikan dalam ekspansi layanan di negara ini (Rahmadani, 2025).

Aplikasi Maxim menghadirkan beragam layanan, antara lain layanan ojek motor yang dinamakan Maxim Bike, layanan perjalanan menggunakan mobil dengan Maxim Car, layanan pengiriman barang lewat Maxim *Delivery*, layanan pesan-antar makanan dan produk melalui Maxim *Food & Shop*, layanan pembersihan dengan Maxim *Cleaning*, serta layanan pengangkutan barang berat lewat Maxim *Cargo* (Tsalisa *et al.*, 2022).

Walaupun secara nasional Gojek masih mendominasi pilihan ojek online, namun di Kota Kupang Maxim menjadi pilihan utama masyarakat. Hal ini disebabkan oleh karakteristik pendapatan rata-rata masyarakat Kota Kupang yang tumbuh sebesar 6,02 persen per tahun, sehingga masyarakat cenderung lebih selektif dalam pengambilan keputusan ekonomi, khususnya dalam memilih layanan dengan tarif yang lebih terjangkau (Pasaribu, 2023).

Maxim menjadi pilihan masyarakat dari kalangan pelajar, pegawai, hingga masyarakat biasa karena harga tarif yang terjangkau kemudian fitur estimasi waktu dan biaya hingga pelayanan yang baik (Yehugen *et al.*, 2025). Kepuasan konsumen terhadap pelayanan *driver* Maxim menjadikan aplikasi ini sebagai pilihan utama masyarakat Kupang, meskipun masih bersaing dengan layanan lain seperti Grab dan Indriver.

Sebagai bukti popularitas dan diterimanya layanan Maxim di Kota Kupang, keberadaan pangkalan-pangkalan Maxim yang tersebar di berbagai wilayah strategis kota juga sangat mendukung aksesibilitas dan kepercayaan masyarakat terhadap layanan ini. Tabel 1.3 menunjukkan daftar pangkalan Maxim di Kota Kupang beserta rating dan lokasi yang dapat diakses oleh pengguna.

Tabel 1.1
Pangkalan Maxim

No	Nama Pangkalan	Rating Ulasan	Alamat
1.	Pangkalan Maxim Pohon Kom	5,0	Jl. Hati Mulia VI, Oebobo, Kec. Oebobo, Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur.
2.	Pangkalan Ojol Maxim Lippo Plaza	5,0	Kelapa Lima, Kupang City, East Nusa Tenggara 85228
3.	Pangkalan Maxim 2 Belakang Hotel Cendana	3,7	Jl. Hati Mulia, Oebobo, Kec. Oebobo, Kota Kupang, Nusa Tenggara Tim.
4.	Maxim Transportasi Online Kupang	4,1	Ruko friendship, Jl. Jend. Soeharto No.50 blok A8, Naikoten I, Kec. Kota Raja, Kota Kupang, Nusa Tenggara Tim. 85142
5.	Pangkalan Maxim Sangkar Mas	5,0	Nunbaun Sabu, Alak, Kupang City, East Nusa Tenggara
6.	Pangkalan Maxim Exodus	5,0	Jl. Penkase, Alak, Kec. Alak, Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur
8.	Pangkalan Maxim Polisi Militer	-	Jl. Polisi Militer, Oebobo, Kec. Oebobo, Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur
9.	Pangkalan Maxim Pustu Belo	5,0	Bello, Maulafa, Kupang City, East Nusa Tenggara
10.	Pangkalan Maxim Baumata	5,0	Baumata, Taebenu, Kupang Regency, East Nusa Tenggara
11.	Comunitas Maxim Kupang Kayu Putih	4,9	Jl. Tunggal Ika, Kayu Putih, Kec. Oebobo, Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur.
12.	Pangkalan Maxim Lasiana Gacor	-	Lasiana, Kelapa Lima, Kupang City, East Nusa Tenggara
13.	Pangkalan Maxim Oeleta Penkase	-	Jl. Penkase, Alak, Kec. Alak, Kota Kupang, Nusa Tenggara Tim
14.	Pangkalan Maxim eky dosa	5,0	Jl. Taebenu
15.	Pangkalan Maxim Bike Area	-	Jl. H.R. Koroh
16.	Maxim	-	Auto Repair Shop

No	Nama Pangkalan	Rating Ulasan	Alamat
17.	Cuci motor dan Mobil Pangkalan Maxim	-	Gg.Simon Tafoki, Penfui Timur, Kecamatan Kupang Tengah, Nusa Tenggara Timur.

Sumber : *Google Maps*

Data pada Tabel 1.1 menunjukkan bahwa pangkalan Maxim tersebar merata di beberapa titik strategis kota Kupang, dengan mayoritas mendapatkan ulasan rating tinggi yang mencerminkan tingkat kepuasan pengguna yang baik. Hal ini menandakan bahwa jangkauan layanan Maxim cukup luas dan diterima dengan baik oleh masyarakat di berbagai lokasi strategis, sehingga mendukung efektivitas operasional dan kenyamanan pengguna. Keberadaan pangkalan dengan rating ulasan yang bervariasi juga mengilustrasikan adanya ruang bagi peningkatan kualitas layanan di kota Kupang. Distribusi pangkalan yang luas dan tersebar di berbagai wilayah strategis ini tidak hanya mencerminkan ekspansi layanan Maxim di Kota Kupang, tetapi juga mencerminkan peran penting transportasi *online* dalam membuka peluang penyerapan tenaga kerja.

Kehadiran transportasi online ini memberikan kontribusi signifikan dalam menyerap tenaga kerja, karena menyediakan peluang pekerjaan baru bagi masyarakat. Dengan modal kendaraan pribadi serta ponsel android yang dimiliki, banyak warga yang dapat memperoleh penghasilan tambahan dengan menjadi *driver* (Loda *et al.*, 2023).

Namun, dalam menjalankan aktivitasnya, para mitra pengemudi tidak hanya bergantung pada jumlah order, tetapi juga dipengaruhi oleh besaran tarif yang ditetapkan aplikasi, serta biaya operasional yang harus mereka tanggung. Ketiga

faktor ini menjadi fokus utama penelitian ini untuk mengetahui pengaruhnya terhadap pendapatan *driver* Maxim di Kota Kupang.

Tarif merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan *driver* Maxim. Ketika semakin rendah tarif yang dikenakan dari aplikator terhadap pelanggan maka semakin meningkat tinggi pula peminat aplikasi sehingga secara tidak langsung mempengaruhi pendapatan *driver* yang diterima karena jumlah permintaan terhadap aplikasi meningkat. Tingginya peminat aplikasi disebabkan oleh tarif aplikasi yang murah.

Nusa Tenggara Timur termasuk dalam zona III dalam pembagian tarif. Terkait besaran tarif ojek online Maxim yang diatur dalam Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 667 Tahun 2022 berdasarkan sistem zonasi.

Tabel 1.2
Tarif Ojek Online Per Zona

Zona	Tarif Per Kilometer	Biaya Minimum(4 Kilometer Pertama)
Zona I Pulau Jawa (Kecuali Jabodetabek) ,Pulau Bali	2.000 – 2.500	8.000 – 10.000
Zona II Jabodetabek	2.650 – 2.750	10.500 -13.000
Zona III Pulau Kalimantan,Sulawesi,Nusa Tenggara Barat,Nusa Tenggara Timur,Papua.	2.300 – 2.750	9.200 -11.00

Sumber : (Rahmadani, 2025)

Dilihat dari tabel 1.2 tersebut tarif ojek online di Nusa Tenggara Timur tergolong dalam zona III yaitu golongan tarif dengan harga paling rendah dibandingkan dengan zona I dan II dengan harga tarif yang tergolong rendah

tersebut maka peminat aplikasi Maxim semakin tinggi sehingga berkontribusi langsung terhadap pendapatan *driver*.

Berdasarkan hasil pengamatan awal dan informasi dari pengemudi Maxim yang telah lama beroperasi di Kota Kupang, diketahui bahwa aplikator sering melakukan penyesuaian tarif pada hari-hari tertentu seperti hari raya. Tarif normal Maxim sebesar Rp10.200 untuk jarak 4 km dapat meningkat menjadi Rp12.200 pada periode tersebut. Perubahan tarif yang tidak selalu dipahami oleh konsumen berpotensi menimbulkan perbedaan persepsi terhadap tarif aplikasi, yang pada akhirnya dapat memengaruhi tingkat permintaan layanan transportasi online.

Sehingga kondisi ini mungkin dapat menimbulkan ketidakpastian bagi pengemudi dan pelanggan, mengurangi kepercayaan pengguna terhadap aplikasi, serta berpotensi menurunkan jumlah pemesanan yang pada akhirnya mungkin berdampak pada pendapatan *driver*.

Pada penelitian terdahulu sebelumnya Polgan *et al.*, (2024) mengatakan tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* ojek online. Kemudian pada penelitian Wenehenubun *et al.*, (2023) juga mengatakan hal yang sama bahwa variabel tarif berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver online* namun pada penelitian Hes *et al.*, (2023) justru menemukan pengaruh tarif yang negatif atau tidak signifikan terhadap pendapatan *driver* ojek online. Hasil penelitian terdahulu mengenai pengaruh tarif terhadap pendapatan *driver* menunjukkan adanya perbedaan temuan. Ketidaksamaan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hubungan antara tarif dan pendapatan belum sepenuhnya konsisten.

Kemudian faktor berikutnya adalah Jumlah order. Jumlah order merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* karena semakin banyak orderan yang diterima dan diselesaikan, maka pendapatan yang diperoleh juga semakin tinggi. dalam praktik lapangan jumlah order yang diterima kadang tidak selalu stabil. Faktor-faktor seperti persaingan *driver*, waktu operasional, dan pembagian order terkadang menyebabkan pendapatan *driver* tidak selalu konsisten setiap waktu. Kondisi ini menjadi sebuah masalah nyata yang dialami *driver* maxim di kota kupang yang diketahui berdasarkan aksi protes *driver* 2025 yang menyatakan bahwa adanya *driver* ilegal yang juga turut menerima orderan sehingga orderan yang diterima *driver* legal berkurang kemudian pembagian orderan yang tidak transparan serta ketiadaan batasan jumlah kendaraan yang beroperasi. Kondisi-kondisi tersebut secara langsung mungkin akan mempengaruhi pendapatan *driver* (Floresa.co).

Pada penelitian terdahulu siti, (2025) yang mengatakan bahwa ketika jumlah order diselesaikan dengan baik akan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan hal yang sama juga dijelaskan dalam penelitian sofyan, (2025) bahwa semakin banyak orderan yang didapat maka semakin meningkat pendapatan *driver* maxim. Namun berbeda dengan penelitian (Uzzakah, 2021) yang mengatakan bahwa tidak terdapat pengaruh jumlah orderan terhadap pendapatan secara signifikan. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, sebagian besar temuan menunjukkan bahwa jumlah order memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver*. Namun, terdapat penelitian lain yang menyatakan bahwa jumlah

order tidak berpengaruh secara signifikan. Ketidakkonsistenan hasil tersebut menunjukkan adanya *research gap* yang perlu dikaji lebih lanjut

Selanjutnya adalah faktor biaya operasional yang digunakan *driver*. Biaya operasional merupakan sumber ekonomi penting dalam usaha mempertahankan dan menghasilkan pendapatan. Ketika semakin besar biaya operasional yang dikeluarkan maka semakin kecil pula pendapatan yang diterima *driver*. Hal ini terjadi karena biaya operasional bergantung langsung pada aktivitas yang dilakukan oleh *driver* dalam menjalankan pekerjaannya untuk memperoleh pendapatan. Biaya operasional yang tinggi mungkin akan mengakibatkan penurunan pendapatan bersih seorang *driver*. Namun Biaya Operasional tidak selamanya mengurangi pendapatan karena ketika pengeluaran biaya operasional tinggi maka intensitas kerja juga tinggi sehingga menghasilkan pendapatan yang tinggi pula. Pada penelitian (Salsabila *et al.*, 2024) mengatakan bahwa kenaikan harga BBM sebagai biaya operasional sangat berpengaruh negatif signifikan terhadap pendapatan *driver* atau pengemudi. Namun berbeda dengan penelitian yang dilakukan (Nugroho, 2020) dia mengatakan bahwa biaya operasional berpengaruh positif signifikan dalam meningkatkan pendapatan pengemudi atau *driver*.

Berdasarkan temuan penelitian terdahulu tersebut, terlihat bahwa belum terdapat keselarasan hasil terkait pengaruh biaya operasional terhadap pendapatan. Sebagian penelitian menunjukkan pengaruh negatif, sementara penelitian lainnya mengindikasikan pengaruh positif. Ketidakkonsistenan temuan ini menunjukkan adanya *research gap* yang perlu diteliti lebih lanjut.

Berdasarkan permasalahan serta uraian penelitian terdahulu yang belum konsisten pada masing-masing variabel. Maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **Pengaruh Tarif, Jumlah Order, dan Biaya Operasional Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang.**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pembahasan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini dapat dibuat sebagai berikut:

1. Apakah Tarif Berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang ?
2. Apakah Jumlah Order Berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang ?
3. Apakah Biaya Operasional Berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang ?
4. Apakah Tarif, Jumlah Order, dan Biaya Operasional berpengaruh simultan terhadap Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui Tarif berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang
2. Untuk mengetahui Jumlah Order berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang

3. Untuk mengetahui Biaya Operasional berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang
4. Untuk mengetahui Tarif, Jumlah Order, dan Biaya Operasional secara Simultan berpengaruh terhadap Pendapatan *Driver* Maxim di Kota Kupang.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa manfaat yaitu manfaat teoritis dan praktis yang diuraikan sebagai berikut:

1. Bagi Akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan serta dapat dijadikan acuan atau referensi bagi peneliti selanjutnya yang digunakan sebagai pengembangan bagi penelitian selanjutnya tentang faktor-faktor seperti tarif, jumlah order dan biaya operasional yang dapat mempengaruhi pendapatan pada ojek online.

2. Bagi Regulator

Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar evaluasi dan perbaikan kebijakan tarif serta jumlah order untuk meningkatkan kesejahteraan dan stabilitas finansial mitra *driver* di Kota Kupang.

3. Bagi para *driver*

Penelitian ini memberikan wawasan tentang faktor-faktor yang secara langsung memengaruhi pendapatan mereka sehingga dapat membantu mengelola biaya operasional dan strategi kerja yang lebih efektif