

Analisis Pendapatan Pengemudi Ojek Online Maxim-Bike

Enjelita Mariano^{1*}, Viviana Amkeun², Novita Bau³, Yohanes Pemandi Lian⁴

^{1,2,3,4}Univervitas Widya Mandira Kupang, Jl. Jend Achmad Yani No 50-52, Kel. Merdeka

Email: marianokarme@gmail.com ^{1*}

Abstrak

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui pendapatan pengemudi ojek online Maxim-Bike di wilyah oebea, kota kupang. Jenis penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan data primer dengan cara obeservasi, wawancara dan dokumentasi terhadap responden. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada 2 kategori pendapatan driver maxim bike. Kategori pertama pendapatan driver maxim bike yang menjadikan pekerjaan driver Go-Jek sebagai pekerjaan utama yang mendapatkan pendapatan bersih dengan kisaran antara Rp. 1.500.000 s/d 2.000.000 setiap bulan. Kategori kedua pendapatan driver Go-Jek yang menjadikan pekerjaan sampingan mendapatkan pendapatan berkisar Rp. 500.000 s/d Rp. 1.000.000 setiap bulan.

Keyword: Maxim-bike, Ojek online, Pendapatan

PENDAHULUAN

Di era modern ini masyarakat mempunyai aktivitas yang beragam dan untuk memenuhi aktivitas tersebut masyarakat memerlukan adanya transportasi sebagai alat bantu dalam melakukan aktivitasnya (Aziah & Rabia, 2018; Dewi, 2016). Oleh karena itu pengusaha jasa transportasi berlomba-lomba menarik konsumennya dengan peningkatan pelayanan, kemudahan pemesanan, kenyamanan pelanggan, ketepatan waktu dan lain sebagainya. Di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor juga melakukan fungsi sebagai kendaraan umum yaitu mengangkut orang/barang dan memungut biaya-biaya yang disepakati.

Seiring dengan berkembangnya teknologi saat ini terdapat aplikasi yang mengenalkan layanan pemesanan ojek menggunakan teknologi dan memakai standar pelayanan yang lebih tinggi (Aziah & Rabia,

2018). Sebelumnya ojek memakai sistem pangkalan berbasis wilayah di kompleks dan tikungan. Pengendaraan ojek dari wilayah lain tidak bisa sembarangan “mangkal” di suatu wilayah tanpa izin dari pengendara ojek di wilayah tersebut. Untuk menggunakan jasa ojek pun, pemakai jasa harus membayar kontan dan tak jarang sering ditawarkan tawar-menawar. Saat ini sudah banyak penyedia jasa ojek online yang dikenal dengan nama Go-Jek. Semua memberikan pelayanan yang hampir sama mulai dari mengantarkan orang dengan biaya yang berbeda-beda namun dengan sistem pemesanan yang sama yaitu dengan pemesanan melalui aplikasi telepon genggam maupun website.

Ojek online menjadi salah satu alat transportasi yang paling sering oleh Masyarakat karena lebih cepat sampai tujuan dibandingkan dengan menggunakan mobil. Masyarakat pun sudah terbiasa menggunakan jasa ojek online sebagai modal transportasi

keseharian serta jasa mengantar makanan atau pun barang (Aziah & Rabia, 2018; Santoso & Ahmad, 2019). Untuk memesan ojek secara online dapat menggunakan platform contohnya Grab. Bagi para pengemudi, Ojek Online adalah nafas kehidupan, karena mereka sangat bergantung pada pendapatan tarikan. Tentu, ini menjadi dasar bagi para mitra pengemudi untuk bekerja lebih giat. Dijelaskan motivasi diri adalah satu-satunya modal yang dibutuhkan bagi pengendara ojek Online. Pasalnya Perusahaan penyedia layanan tidak memberikan fasilitas langsung yang dibutuhkan oleh pengemudi. Dengan kata lain, sukses atau gagal jadi pengemudi ojek Online tergantung pada masing-masing semangat kerja yang dimiliki. Pendapatan driver dapat ditentukan dari jumlah penumpang karena semakin banyak jumlah penumpang yang driver dapatkan setiap harinya maka semakin banyak pula pendapatan yang driver peroleh setiap harinya.

Pendapatan driver juga dapat ditentukan dari tarif rata-rata perpenumpang karena tarif rata-rata perpenumpang sangat berpengaruh terhadap pendapatan driver karena semakin besar tarif rata-rata per penumpang dalam sehari maka semakin besar pula pendapatan driver peroleh setiap harinya (Hakim & Santoso, 2017). Curahan jam kerja yang digunakan para pengemudi untuk bekerja sangat berpengaruh terhadap pendapatan (Hakim & Santoso, 2017). Curahan jam kerja yang lebih banyak menyebabkan pendapatan yang driver

peroleh setiap harinya akan meningkat. Pengalaman kerja merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan driver (Wijanarka et al., 2019). Pengalaman kerja tersebut dibagi menjadi dua yaitu pengalaman kerja sebagai pengemudi Maxim dan pengalaman kerja sebagai supir karena banyaknya pengalaman yang dimiliki sebagai pengemudi, maka semakin lama ia bekerja sebagai driver dan supir maka semakin banyak pula pengalaman yang ia ketahui tentang jalan sehingga driver tidak perlu terpaku dengan GPS dan membuat perjalanan lebih cepat apa lagi untuk konsumen yang sedang terburu-buru Tarif ojek online dapat dikatakan lebih murah di banding tarif transportasi pada umumnya. Belum lagi penghasilan yang mereka dapat dari setiap kali mendapat penumpang dibagi lagi dengan pihak perusahaan. Namun, walaupun begitu pendapatan yang didapat oleh para driver ojek online per harinya dapat dikatakan cukup lumayan

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Tujuannya adalah untuk menggambarkan dan menganalisis pendapatan pengemudi ojek online Maxim di wilayah Oeba Kota Kupang.

Penelitian dilakukan pada bulan September 2023. Lokasi penelitian adalah wilayah Oeba Kota Kupang sebagai lokasi operasional pengemudi ojek online Maxim. Subjek dalam penelitian ini adalah 2 orang pengemudi ojek online Maxim yang beroperasi di wilayah Oeba Kota Kupang.

Dipilih secara *purposive sampling* berdasarkan kriteria: Telah menjadi mitra pengemudi Maxim minimal 1 tahun Rutin melakukan operasional setiap hari.

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah: Wawancara mendalam dengan subjek penelitian. Data yang diperoleh dianalisis secara deskriptif kualitatif. Hasil wawancara dan dokumentasi akan direduksi, diinterpretasikan, dan disimpulkan untuk menggambarkan rata-rata pendapatan pengemudi ojek online Maxim per hari maupun per bulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berikut Hasil Wawancara dengan Narasumber 1 Bapak Fandy Manu, Usia: 24 tahun, pengalaman menjadi driver Maxim: 2 tahun.

Pendapatan saya sebagai driver Maxim cukup bervariasi tergantung dari jumlah orderan yang saya terima. Rata-rata per hari bisa mendapatkan orderan sekitar 10-15 kali dengan pendapatan bersih setelah dipotong biaya bensin dan bagi hasil perusahaan sekitar Rp 150.000 - Rp 200.000. Pada hari-hari ramai bisa mendapatkan 15-20 orderan dengan pendapatan bersih sampai Rp 250.000an. Saya menjadikan pekerjaan ini sebagai pekerjaan utama. Penghasilan tertinggi pernah saya dapatkan Rp 300.000 dalam sehari. Menurut saya cukup menjanjikan untuk ukuran pekerjaan yang fleksibel.

Hasil wawancara dengan narasumber 2, Bapak Armando Lian, usia: 26 tahun, pengalaman menjadi driver Maxim: 1 tahun.

Saya bekerja sebagai driver Maxim untuk pekerjaan sampingan saja. Biasanya saya mendapatkan orderan sekitar 5-10 per hari dengan pendapatan bersih rata-rata Rp 75.000-100.000 setelah dikurangi biaya operasional. Paling banyak pernah dapat orderan 15 dalam sehari dengan penghasilan sekitar Rp 150.000an. Menurut saya cukup membantu sebagai tambahan penghasilan. Tapi kalau dijadikan pekerjaan tetap, menurut saya dirasa kurang mencukupi.

Dari hasil wawancara dengan dua orang mitra pengemudi ojek online Maxim dari daerah Oeba, Kota Kupang, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Pendapatan pengemudi ojek online Maxim bervariasi setiap harinya tergantung dari jumlah orderan yang diterima. Rata-rata pendapatan pengemudi Maxim adalah sebesar Rp 100.000-Rp 200.000 per harinya setelah dipotong biaya operasional.
2. Penghasilan pengemudi Maxim dibagi menjadi dua kategori berdasarkan status pekerjaan utama atau pekerjaan sampingan sebagai pengemudi.
3. Bagi pengemudi yang menjadikan pekerjaan ini sebagai pekerjaan utama, pendapatan yang diperoleh dapat mencapai Rp 150.000-Rp 300.000 per harinya. Ini tergolong cukup memadai untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka.
4. Sementara bagi pengemudi yang menjadi tim ojek online sebagai pekerjaan sampingan, penghasilan yang diperoleh berkisar Rp 75.000-Rp 150.000 per hari. Ini tergolong sebagai pendapatan

tambahan saja, tidak cukup apabila dijadikan pekerjaan tetap.

Besarnya penghasilan pengemudi tersebut umumnya sudah setelah dipotong biaya operasional seperti bahan bakar dan biaya sewa ke perusahaan,

Tarif yang dikenakan selama sehari

Seperti yang kita ketahui bahwa sistem transportasi online yang berbasis aplikasi menggunakan kisaran bayaran tetap yang dapat langsung diketahui saat memesan. Dari sinilah sumber pemasukan primer yang bisa didapatkan oleh setiap driver yang masih didukung dengan berbagai layanan tambahan lain. Merujuk pada peraturan dari Kementerian Perhubungan yang resmi diberlakukan sejak bulan Maret 2020, skema harga Gojek yang ditetapkan untuk wilayah Oeba pada Tarif Batas Bawah(TBB) naik dari Rp2.100/KM menjadi Rp2.250/KM. Lalu untuk Tarif Batas Atas (TBA) yang baru mengalami kenaikan dari Rp2.600/KM ke Rp2.750 (khusus zona 2 Oeba). Penyesuaian tarif ini juga berimbas pada perubahan harga layanan lainnya termasuk ongkos kirim makanan layanan dan paket jarak pendek. Penghasilan Gojek dari tarif tidak semuanya diterima oleh mitra, tapi dibagi dengan perusahaan dengan persentase 80:20. Jadi driver bisa mengantongi dari tarif Rp2.100 sekitar Rp1.600/KM dan sisa Rp 500 akan diambil oleh pihak perusahaan.

Tarif Go-jek online dapat dikatakan lebih murah dibanding tarif transportasi pada umumnya. Belum lagi penghasilan yang mereka dapat dari setiap kali mendapat penumpang dibagi lagi dengan pihak

perusahaan, walaupun begitu pendapatan yang didapat oleh para Go-Jek online perharinya dapat dikatakan cukup lumayan. Jumlah transaksi jasa merupakan jumlah orderan yang dapat dihandle atau ditangani oleh pengemudi ojek online, karena dapat mencerminkan kemampuan driver dalam melakukan pekerjaan dan permintaan akan jasa yang dibutuhkan oleh konsumen, dari kuantitas jumlah transaksi yang dapat ditangani oleh Go-Jek dalam sehari akan menjadi gambaran untuk mengetahui potensi pendapatan yang akan diterima oleh Go-Jek. Dari informasi yang kami peroleh melalui wawancara kepada salah satu Go-Jek online yang ada di kota Kupang khususnya wilayah oeba, driver mengatakan bahwa pendapatan yang seriang didapatkannya perhari kurang lebih 150-200 ribu. Tetapi ketika saat musim hujan ataupun listrik mati pengemudi ojek online sering kali mendapatkan masalah seperti, hilangnya sinyal sehingga komunikasi dengan konsumen menjadi susah atau seringkali memakan waktu yang lama sehingga penghasilan yang didapat kurang dari 200 ribu perhari. Dengan demikian, skema pendapatan terbelah relatif kepada masing-masing driver yang menyesuaikan dengan jumlah orderan.

Biaya operasional seperti bakar dan pemeliharaan sepeda motor selama ini.

Biaya produksi atau biaya pokok atau operasional merupakan besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Biaya operasional kendaraan juga dapat diartikan

sebagai total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan roda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasi kendaraan terdiri dari dua komponen yang biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang 15 berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa. Penetapan harga layanan transportasi (*pricing*) bertujuan untuk memaksimalkan kepentingan penyedia jasa transportasi dengan tetap mempertimbangkan kesejahteraan masyarakat (*maximizing welfare*). Kondisi ini akan stabil untuk jangka panjang atau Long Run Marginal Cost (LRMC). LRMC merupakan komponen biaya yang mempengaruhi penetapan harga dengan memperhatikan biaya-biaya kapital atau biaya-biaya tetap lainnya yang mempengaruhi kelangsungan kendaraan pada kondisi yang akan datang.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 89 Tahun 2002, tentang mekanisme penetapan tarif dan formula perhitungan biaya pokok angkutan penumpang dengan mobil bus umum kelas ekonomi, pengelompokan biaya pokok operasi kendaraan menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan, dibagi atas:

a. Biaya Langsung

Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap

(*variable cost*). Penghitungannya adalah sebagian biaya dapat secara langsung dihitung per km kendaraan, tetapi sebagian biaya lagi dihitung per km kendaraan setelah dihitung biaya per tahun.

b. Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung yaitu biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan yang terdiri dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Penghitungannya tidak dapat secara langsung per km kendaraan karena mengandung komponen yang tidak terkait langsung dengan operasi kendaraan seperti biaya total per tahun pegawai selain awak kendaraan dan biaya pengelolaan meliputi pajak perusahaan, pajak kendaraan, penyusutan bangunan kantor, dan lain-lain.

c. Biaya Pokok

Biaya pokok per kendaraan kilometer dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) bergantung dari jumlah dan tipe kendaraan yang memakai jalan yang dinilai, 16 termasuk maksud dan tujuan dari perjalanan itu (*trip classification*). Selain itu BOK dipengaruhi oleh geometri alinemen jalan: bila melalui jalan dengan banyak tanjakan terjal, pemakaian bahan bakar akan lebih banyak jadi BOK akan lebih tinggi. Penentuan tarif angkutan umum berdasarkan biaya operasional menggunakan metode perhitungan Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

karena komponen pada metode ini cukup sesuai dengan kondisi yang ada walaupun masih terdapat komponen BOK yang tidak dilakukan oleh pihak bus tersebut. Biaya Konsumsi Bahan Bakar Untuk perhitungan konsumsi bahan bakar minyak untuk sepeda motor, terlebih dahulu dihitung konsumsi bahan bakar minyak sebagai acuan yaitu mobil sedan. Kemudian konsumsi bahan bakar minyak untuk sepeda motor dihitung dengan melihat perbandingan konsumsi bahan bakar sedan dengan konsumsi bahan bakar sepeda motor dari grafik konsumsi bahan bakar. Kemudian diperoleh perbandingan biaya bahan bakar untuk sepeda motor dengan sedan sebesar 0,25 dan hasil dari perhitungan biaya bahan bakar untuk sedan dikalikan dengan perbandingan biaya bahan bakar untuk dua jenis kendaraan tersebut. Konsumsi bahan bakar untuk masing-masing kendaraan dihitung untuk berbagai tingkat kecepatan, yaitu 15 km/jam, 20km/jam, 25km/jam, 30 km/jam, 35km/jam, 40km/jam, 45 km/jam, 50km/jam, 55km/jam, 60 km/jam, 65 km/jam, dan 70 km/jam.

Untuk perhitungan biaya bahan bakar, perlu ditentukan terlebih dahulu konsumsi bahan bakar rata-rata dari sepeda motor dalam satuan liter/km. Kemudian dengan mengetahui harga satuan bahan bakar, yaitu Rp 7650,- /liter untuk bahan bakar jenis premium biaya bahan bakar dapat dihitung. Konsumsi bahan bakar kendaraan dipengaruhi oleh kecepatan kendaraan, dengan kecepatan optimum untuk konsumsi bahan bakar. Dalam penelitian ini akan

digunakan beberapa kecepatan rata-rata kendaraan untuk mendapatkan variasi biaya bahan bakar. Berikut ini adalah rumus yang digunakan untuk menghitung biaya bahan bakar minyak yang berasal dari Departemen Pekerjaan Umum.

KESIMPULAN

Pendapatan driver Go-Jek di Wilayah Oeba dapat disimpulkan menjadi 2 kategori sebagai berikut, Sebagai pekerjaan utama atau pekerjaan tetap yang memperoleh pendapatan dengan kisaran antara Rp 1.500.000 s/d Rp 2.000.000 dalam setiap bulannya. Kemudian Sebagai pekerjaan tidak tetap atau sampingan yang memperoleh pendapatan dengan kisaran antara Rp 500.000 s/d Rp 1.000.000 dalam setiap bulannya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis ucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan berkat-Nya hingga penyusunan artikel ini dapat terselesaikan dan kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian artikel ini, terutama dosen Pengampu atas pembekalan ilmu dan pengalaman belajar yang luar biasa. Dengan segala kekurangan yang disadari, penulis mengharapkan masukan, kritik, dan saran yang bermamfaat.

DAFTAR PUSTAKA

Aziah, A., & Rabia, P. (2018). Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi

- Kasus PT Gojek Indonesia).
Cakrawala-Jurnal Humaniora, 18(2).
- Hakim, L., & Santoso, I. (2017). Tinjauan pendapatan mitra pengemudi go-jek berdasarkan jam operasional di Surabaya. Jurnal Pengembangan Teknologi Informasi dan Ilmu Komputer, 2(6), 2337-2346.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2002) Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 89 Tahun 2002 Tentang Mekanisme Penetapan Tarif. Jakarta.
- Santoso, P. B., & Ahmad, S. N. S. (2019). Pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi Gojek di Surabaya. Jurnal Ilmiah Mahasiswa Manajemen, 8(3).
- Wijanarka, H., Susanto, P., Mashuri, M., & Qohar, A. (2019). Karakteristik dan Motivasi Mitra Pengemudi Gojek di Surabaya. Iconiecs: Journal of Innovation Economics and Social Sciences, 1(1), 14-27.