

DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE MAXIM CAR TERHADAP PENDAPATAN TRANSPORTASI UMUM DI KOTA SORONG

La Ode Rablan¹, Karfin², Rabiudin³

^{1, 2, 3}IAIN Sorong, Jl. Sorong-Klamono Kilometer 17, Sorong, Papua Barat Daya, Indonesia
Email: rablanrablan45737@gmail.com

Article History

Received: 18-06-2026

Revision: 06-07-2026

Accepted: 10-07-2026

Published: 13-07-2026

Abstract. This study aims to analyze the impact of Maxim's presence on the income of conventional public transportation drivers in Sorong City. The study used a comparative quantitative approach involving 120 public transportation drivers selected through purposive sampling. Data were collected using a closed-ended questionnaire containing information on income, number of passengers, operating hours, and driver perceptions before and after Maxim's presence. Data analysis was conducted using descriptive statistics, normality tests, and paired sample t-tests. The results showed that Maxim's presence had an impact on the income of conventional public transportation drivers, followed by a decrease in the number of passengers, even though the drivers' operating hours tended to increase. The results of the hypothesis test showed a significant difference in income before and after Maxim's operation ($p < 0.05$). These findings indicate that app-based transportation has become a form of digital disruption that affects the economic sustainability of conventional public transportation drivers. Therefore, adaptation efforts are needed through improving service quality, structuring the transportation system, ensuring fare certainty, and strengthening digital transformation so that public transportation remains competitive amidst the development of app-based transportation.

Keywords: Conventional Public Transport, Digital Disruption, Driver Income, Maxim, Online Transportation.

Abstrak. Penelitian ini bertujuan menganalisis dampak kehadiran Maxim terhadap pendapatan pengemudi angkutan umum konvensional di Kota Sorong. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif komparatif dengan melibatkan 120 pengemudi angkutan umum yang dipilih melalui teknik purposive sampling. Data dikumpulkan menggunakan kuesioner tertutup yang memuat informasi mengenai pendapatan, jumlah penumpang, jam operasional, dan persepsi pengemudi sebelum dan setelah kehadiran Maxim. Analisis data dilakukan melalui statistik deskriptif, uji normalitas, dan *paired sample t-test*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kehadiran Maxim berdampak pada penurunan pendapatan pengemudi angkutan umum konvensional yang diikuti dengan berkurangnya jumlah penumpang, meskipun jam operasional pengemudi cenderung meningkat. Hasil uji hipotesis menunjukkan terdapat perbedaan pendapatan yang signifikan sebelum dan sesudah beroperasinya Maxim ($p < 0,05$). Temuan ini mengindikasikan bahwa transportasi berbasis aplikasi telah menjadi bentuk disrupti digital yang memengaruhi keberlanjutan ekonomi pengemudi angkutan umum konvensional. Oleh karena itu, diperlukan upaya adaptasi melalui peningkatan kualitas layanan, penataan sistem transportasi, kepastian tarif, serta penguatan transformasi digital agar angkutan umum tetap memiliki daya saing di tengah perkembangan transportasi berbasis aplikasi.

Kata Kunci: Angkutan Umum Konvensional, Disrupsi Digital, Maxim, Pendapatan Pengemudi, Transportasi Online.

How to Cite: Rablan, L. O., Karfin., & Rabiudin. (2026). Dampak Kehadiran Transportasi Online Maxim Car Terhadap Pendapatan Transportasi Umum di Kota Sorong. *HORIZON: Indonesian Journal of Multidisciplinary*, 4 (4), 3890-3903. <http://doi.org/10.54373/hijm.v4i4.6986>

PENDAHULUAN

Transportasi umum merupakan bagian penting dari sistem mobilitas perkotaan sekaligus sumber mata pencaharian bagi banyak masyarakat. Keberadaan angkutan umum tidak hanya berfungsi sebagai sarana perpindahan penumpang, tetapi juga menopang aktivitas ekonomi para pengemudi yang bergantung pada jumlah penumpang sebagai sumber pendapatan utama. Oleh karena itu, perubahan pola penggunaan transportasi akibat perkembangan teknologi digital berpotensi memengaruhi keberlanjutan ekonomi pengemudi angkutan umum. Perkembangan teknologi digital telah mendorong transformasi layanan transportasi dari sistem konvensional menuju layanan berbasis aplikasi. Kehadiran platform seperti Gojek, Grab, dan Maxim menawarkan kemudahan pemesanan, kepastian tarif, pelacakan perjalanan secara real time, serta fleksibilitas layanan yang meningkatkan kenyamanan pengguna (Schlagwein, 2023; Liao et al., 2022). Dalam perspektif teori disrupsi, inovasi digital mampu menggeser layanan yang telah mapan melalui penyediaan nilai tambah yang lebih sesuai dengan kebutuhan konsumen (Christensen, 1997). Akibatnya, masyarakat semakin cenderung memilih moda transportasi yang dianggap lebih praktis, efisien, dan mudah diakses.

Perubahan preferensi tersebut menghadirkan tantangan bagi angkutan umum konvensional. Selain dipengaruhi oleh kehadiran transportasi online, daya saing angkutan umum juga ditentukan oleh kualitas layanan yang diberikan. Kenyamanan, keamanan, kepastian waktu, kondisi armada, serta kemudahan akses menjadi faktor yang memengaruhi keputusan masyarakat dalam memilih moda transportasi (Joewono et al., 2021; Putra et al., 2023). Ketika kualitas layanan angkutan umum belum mampu mengimbangi kemudahan yang ditawarkan platform digital, perpindahan pengguna menuju transportasi online menjadi semakin besar dan berdampak pada penurunan jumlah penumpang.

Penurunan jumlah penumpang pada akhirnya berimplikasi langsung terhadap pendapatan pengemudi angkutan umum. Mukaromah et al. (2019) menunjukkan bahwa perkembangan transportasi online menyebabkan berkurangnya jumlah penumpang dan pendapatan transportasi konvensional. Hasil serupa juga dilaporkan oleh Sari (2021) yang menemukan bahwa meskipun transportasi online membuka peluang ekonomi baru, keberadaannya memberikan tekanan terhadap pendapatan pelaku transportasi tradisional. Temuan-temuan tersebut menunjukkan bahwa transformasi digital tidak hanya mengubah pola mobilitas masyarakat, tetapi juga memengaruhi kondisi sosial ekonomi pekerja sektor transportasi.

Fenomena tersebut juga terjadi di Kota Sorong, Papua Barat Daya. Kehadiran Maxim memberikan alternatif transportasi yang lebih praktis melalui sistem pemesanan berbasis aplikasi sehingga masyarakat memiliki lebih banyak pilihan dibandingkan menggunakan

angkutan umum konvensional. Perubahan pilihan moda transportasi ini berpotensi menurunkan jumlah penumpang angkutan umum yang secara langsung memengaruhi pendapatan harian pengemudi. Mengingat sebagian besar pengemudi menggantungkan mata pencaharian pada pendapatan harian, perubahan tersebut menjadi persoalan ekonomi yang penting untuk dikaji.

Berbagai penelitian telah mengkaji dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional di sejumlah daerah di Indonesia (Dewi & Taufiqurahman, 2022; Permatasari et al., 2025). Namun, penelitian yang secara khusus menganalisis dampak kehadiran Maxim terhadap pendapatan pengemudi angkutan umum di Kota Sorong masih sangat terbatas. Kebaruan penelitian ini terletak pada analisis komparatif pendapatan pengemudi angkutan umum sebelum dan sesudah beroperasinya Maxim dengan mempertimbangkan perubahan jumlah penumpang, jam operasional, serta persepsi pengemudi dalam konteks Kota Sorong yang memiliki karakteristik sosial dan geografis berbeda dengan kota-kota besar di Indonesia. Kajian ini diharapkan dapat memperluas pemahaman mengenai dampak ekonomi transportasi digital di kawasan Indonesia bagian timur.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kehadiran Maxim terhadap pendapatan pengemudi angkutan umum di Kota Sorong melalui perbandingan kondisi sebelum dan sesudah Maxim beroperasi. Selain itu, penelitian ini juga mengkaji perubahan jumlah penumpang, jam operasional, serta persepsi pengemudi terhadap persaingan layanan sebagai dasar penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang lebih adaptif dan berkeadilan.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain *one-group before-after comparison*, yaitu membandingkan kondisi pendapatan responden yang sama sebelum dan setelah kehadiran layanan transportasi online Maxim di Kota Sorong. Desain ini dipilih karena penelitian bertujuan mengidentifikasi perubahan pendapatan, jumlah penumpang, dan intensitas operasional yang dialami pengemudi angkutan umum setelah munculnya layanan transportasi berbasis aplikasi. Dengan demikian, setiap responden menjadi pembanding bagi dirinya sendiri pada dua kondisi pengamatan, yaitu sebelum dan sesudah kehadiran Maxim. Penelitian dilaksanakan di Kota Sorong, Provinsi Papua Barat Daya, yang merupakan pusat aktivitas ekonomi dan transportasi di wilayah tersebut. Lokasi ini dipilih karena kehadiran Maxim telah menjadi alternatif transportasi yang digunakan masyarakat sehingga berpotensi memengaruhi aktivitas operasional angkutan umum konvensional.

Populasi penelitian adalah seluruh pengemudi angkutan umum konvensional yang masih aktif beroperasi di Kota Sorong. Sampel penelitian berjumlah 120 responden yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik ini digunakan karena responden harus memenuhi kriteria tertentu, yaitu (1) masih aktif sebagai pengemudi angkutan umum, (2) telah bekerja sebelum Maxim mulai beroperasi di Kota Sorong, (3) mengetahui perubahan jumlah penumpang dan pendapatan yang dialami setelah kehadiran Maxim, serta (4) bersedia menjadi responden penelitian. Jumlah sampel ditentukan berdasarkan pertimbangan keterwakilan populasi aktif pengemudi angkutan umum dan dinilai telah memadai untuk analisis komparatif menggunakan uji beda berpasangan.

Data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner tertutup kepada responden, sedangkan data sekunder diperoleh dari buku, artikel ilmiah, laporan penelitian, serta dokumen yang berkaitan dengan transportasi online, transportasi umum, dan ekonomi digital. Instrumen penelitian memuat informasi mengenai karakteristik responden, pendapatan sebelum dan sesudah kehadiran Maxim, jumlah penumpang, jam operasional, serta persepsi pengemudi terhadap persaingan dengan transportasi online.

Tabel 1. Operasionalisasi Variabel Penelitian

Variabel	Definisi Operasional	Indikator	Skala
Kehadiran Maxim	Keberadaan layanan transportasi online Maxim yang dirasakan oleh pengemudi angkutan umum sebagai bentuk persaingan dalam memperoleh penumpang.	Persepsi persaingan tarif, kemudahan akses layanan, perpindahan penumpang, dan pengaruh Maxim terhadap permintaan angkutan umum.	Likert
Jumlah penumpang	Rata-rata banyaknya penumpang yang diperoleh pengemudi angkutan umum dalam satu hari kerja.	Jumlah penumpang sebelum dan setelah kehadiran Maxim banyak digunakan.	Rasio
Pendapatan pengemudi	Rata-rata penerimaan pengemudi angkutan umum dari aktivitas mengangkut penumpang dalam satu hari atau satu bulan kerja.	Pendapatan sebelum dan setelah kehadiran Maxim banyak digunakan.	Rasio
Intensitas operasional	Tingkat aktivitas kerja pengemudi angkutan umum dalam menjalankan layanan transportasi setiap hari.	Jam kerja, frekuensi perjalanan, dan hari kerja dalam satu minggu.	Rasio

Sebelum digunakan, instrumen diuji validitas dan reliabilitasnya. Validitas butir dianalisis menggunakan korelasi *Pearson Product Moment*, sedangkan reliabilitas instrumen yang menggunakan skala Likert dianalisis dengan *Cronbach's Alpha*. Instrumen dinyatakan reliabel apabila memiliki nilai *Cronbach's Alpha* $\geq 0,70$ (Hair et al., 2021).

Analisis data dilakukan melalui beberapa tahap, yaitu pemeriksaan kelengkapan data, pengkodean, tabulasi, analisis statistik deskriptif, serta analisis inferensial. Statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik responden, pendapatan, jumlah penumpang, dan jam operasional. Selanjutnya dilakukan uji normalitas untuk menentukan teknik pengujian hipotesis. Apabila data berdistribusi normal, perbedaan pendapatan sebelum dan sesudah kehadiran Maxim dianalisis menggunakan *Paired Sample t-Test*, sedangkan apabila data tidak berdistribusi normal digunakan *Wilcoxon Signed Rank Test*. Seluruh pengujian dilakukan pada taraf signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$). Penelitian ini juga menerapkan prinsip etika penelitian. Seluruh responden memperoleh penjelasan mengenai tujuan penelitian dan menyatakan kesediaannya untuk berpartisipasi secara sukarela. Identitas responden dijaga kerahasiaannya, dan seluruh data yang diperoleh hanya digunakan untuk kepentingan akademik.

HASIL

Karakteristik Responden

Responden dalam penelitian ini adalah pengemudi angkutan umum konvensional yang beroperasi di Kota Sorong dan telah merasakan perubahan persaingan layanan setelah hadirnya Maxim. Jumlah responden yang digunakan dalam estimasi ini sebanyak 120 orang. Karakteristik responden disajikan untuk memberikan gambaran mengenai latar belakang sosial ekonomi pengemudi, terutama usia, tingkat pendidikan, lama bekerja, jumlah tanggungan keluarga, dan jenis angkutan yang digunakan.

Berdasarkan Tabel 1, sebagian besar responden berada pada kelompok usia produktif menengah, yaitu 41-50 tahun sebanyak 43 orang atau 35,8 persen. Dari sisi pengalaman kerja, mayoritas responden telah bekerja sebagai pengemudi lebih dari 10 tahun sebanyak 62 orang atau 51,7 persen. Kondisi ini menunjukkan bahwa responden memiliki pengalaman yang cukup panjang dalam sektor transportasi umum, sehingga penilaian mereka terhadap perubahan jumlah penumpang dan pendapatan setelah kehadiran Maxim dapat dianggap relevan dengan tujuan penelitian.

Tabel 1. Karakteristik Responden

Karakteristik	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Usia	< 30 tahun	18	15,0
	31-40 tahun	34	28,3
	41-50 tahun	43	35,8
	> 50 tahun	25	20,8
Tingkat pendidikan	SMP/ sederajat	35	29,2
	SMA/ sederajat	71	59,2
	Diploma/ Sarjana	14	11,7
Lama bekerja	< 5 tahun	19	15,8

	5-10 tahun	39	32,5
	> 10 tahun	62	51,7
Jumlah tanggungan	1-2 orang	26	21,7
	3-4 orang	68	56,7
	> 4 orang	26	21,7
Jenis angkutan	Angkutan kota	120	100

Deskripsi Pendapatan dan Jumlah Penumpang

Analisis deskriptif dilakukan untuk melihat perubahan kondisi ekonomi pengemudi angkutan umum sebelum dan setelah kehadiran Maxim di Kota Sorong. Indikator yang diamati meliputi pendapatan harian, pendapatan bulanan, jumlah penumpang harian, jumlah perjalanan, dan jam operasional. Perbandingan ini penting karena pendapatan pengemudi angkutan umum sangat bergantung pada jumlah penumpang yang diperoleh setiap hari. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata pendapatan harian pengemudi menurun dari Rp255.000 sebelum kehadiran Maxim menjadi Rp158.000 setelah Maxim beroperasi. Dengan demikian, terjadi penurunan rata-rata sebesar Rp97.000 per hari atau sekitar 38,0%. Penurunan juga terlihat pada pendapatan bulanan, yaitu dari Rp6.630.000 menjadi Rp4.108.000. Secara praktis, penurunan sebesar 38% menunjukkan berkurangnya kemampuan ekonomi pengemudi dalam memenuhi kebutuhan rumah tangga, menutup biaya operasional kendaraan, serta mempertahankan tingkat kesejahteraan yang sebelumnya diperoleh dari pekerjaan sebagai pengemudi angkutan umum. Kondisi ini mengindikasikan bahwa kehadiran transportasi online telah memberikan tekanan yang cukup besar terhadap keberlanjutan pendapatan pengemudi angkutan umum konvensional.

Penurunan pendapatan tersebut sejalan dengan berkurangnya jumlah penumpang harian. Sebelum kehadiran Maxim, pengemudi memperoleh rata-rata 38 penumpang per hari, sedangkan setelah kehadiran Maxim jumlah tersebut menurun menjadi 24 penumpang per hari. Meskipun jam operasional meningkat dari 9,2 jam menjadi 9,8 jam per hari, tambahan waktu kerja tersebut belum mampu mengimbangi berkurangnya jumlah penumpang. Temuan ini menunjukkan bahwa pengemudi harus bekerja lebih lama untuk memperoleh pendapatan yang lebih rendah dibandingkan sebelumnya, sehingga produktivitas kerja dan efisiensi ekonomi mereka ikut menurun. Dengan kata lain, peningkatan durasi kerja tidak lagi berbanding lurus dengan peningkatan pendapatan karena semakin ketatnya persaingan dalam memperoleh penumpang setelah kehadiran Maxim.

Tabel 2. Perbandingan Kondisi Pengemudi Sebelum dan Setelah Kehadiran Maxim

Indikator	Sebelum Maxim	Setelah Maxim	Perubahan	Persentase (%)
Pendapatan harian	Rp255.000	Rp158.000	-Rp97.000	-38,0
Pendapatan bulanan	Rp6.630.000	Rp4.108.000	-Rp2.522.000	-38,0
Jumlah penumpang per hari	38 orang	24 orang	-14 orang	-36,8
Jumlah perjalanan per hari	12,4 kali	8,1 kali	-4,3 kali	-34,7
Jam operasional per hari	9,2 jam	9,8 jam	+0,6 jam	+6,5

Sumber: Data primer diolah, 2026

Uji Normalitas Data

Sebelum dilakukan pengujian perbedaan, data terlebih dahulu diuji normalitasnya menggunakan uji *Shapiro-Wilk*, yang sesuai digunakan untuk menguji distribusi data sebelum analisis parametrik. Uji normalitas dilakukan terhadap selisih data sebelum dan setelah kehadiran Maxim karena penelitian menggunakan desain pengukuran berpasangan (*before-after*). Apabila nilai signifikansi (Sig.) lebih besar dari 0,05, maka data dinyatakan berdistribusi normal sehingga pengujian hipotesis dapat dilanjutkan menggunakan *Paired Sample t-Test*.

Tabel 3. Hasil uji normalitas

Variabel	Sig.	Keterangan
Selisih pendapatan harian	0,071	Normal
Selisih jumlah penumpang harian	0,086	Normal
Selisih jumlah perjalanan harian	0,092	Normal
Selisih jam operasional harian	0,114	Normal

Berdasarkan Tabel 3, seluruh variabel memiliki nilai signifikansi lebih besar dari 0,05, yang menunjukkan bahwa data selisih pendapatan harian, jumlah penumpang harian, jumlah perjalanan harian, dan jam operasional berdistribusi normal. Oleh karena itu, pengujian hipotesis dalam penelitian ini dilakukan menggunakan *Paired Sample t-Test*.

Uji Perbedaan Sebelum dan Setelah Kehadiran Maxim

Uji *Paired Sample t-Test* digunakan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan pada kondisi pengemudi angkutan umum sebelum dan setelah kehadiran Maxim. Pengujian dilakukan pada empat indikator utama, yaitu pendapatan harian, jumlah penumpang harian, jumlah perjalanan harian, dan jam operasional harian. Kriteria pengambilan keputusan adalah apabila nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05, maka terdapat perbedaan yang signifikan antara kondisi sebelum dan setelah kehadiran Maxim.

Hasil pengujian pada Tabel 4 menunjukkan bahwa pendapatan harian pengemudi mengalami perbedaan yang signifikan sebelum dan setelah kehadiran Maxim dengan nilai signifikansi 0,000. Rata-rata pendapatan setelah kehadiran Maxim lebih rendah dibandingkan sebelum kehadiran Maxim, dengan selisih sebesar Rp97.000 per hari. Hal ini menunjukkan bahwa kehadiran Maxim berdampak signifikan terhadap penurunan pendapatan pengemudi angkutan umum di Kota Sorong. Perbedaan signifikan juga terlihat pada jumlah penumpang dan jumlah perjalanan harian. Nilai signifikansi masing-masing variabel sebesar 0,000, sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat penurunan jumlah penumpang dan jumlah perjalanan setelah kehadiran Maxim. Sementara itu, jam operasional mengalami peningkatan dengan nilai signifikansi 0,045. Peningkatan jam operasional ini menunjukkan bahwa sebagian pengemudi berusaha menambah waktu kerja untuk menutup penurunan pendapatan, namun upaya tersebut belum cukup untuk mengembalikan pendapatan ke kondisi sebelum hadirnya Maxim.

Tabel 4. Hasil uji paired sample t-test

Variabel	Mean Sebelum	Mean Setelah	Selisih	t hitung	Sig.	Keterangan
Pendapatan harian	Rp255.000	Rp158.000	-Rp97.000	-16,842	0,000	Signifikan
Jumlah penumpang harian	38,0	24,0	-14,0	-14,115	0,000	Signifikan
Jumlah perjalanan harian	12,4	8,1	-4,3	-9,876	0,000	Signifikan
Jam operasional harian	9,2	9,8	+0,6	2,021	0,045	Signifikan

Persepsi Pengemudi terhadap Kehadiran Maxim

Selain menguji perubahan pendapatan dan jumlah penumpang, penelitian ini juga mengukur persepsi pengemudi terhadap dampak kehadiran Maxim. Persepsi pengemudi penting dianalisis karena mereka merupakan pelaku utama yang merasakan langsung perubahan persaingan layanan transportasi di Kota Sorong. Berdasarkan Tabel 5, mayoritas pengemudi menyatakan setuju dan sangat setuju bahwa Maxim mengurangi jumlah penumpang angkutan umum dan menyebabkan pendapatan pengemudi menurun. Rata-rata skor tertinggi terdapat pada pernyataan bahwa angkutan umum perlu beradaptasi dengan layanan digital, yaitu sebesar 4,08. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi tidak hanya memandang Maxim sebagai pesaing, tetapi juga menyadari perlunya perubahan dalam sistem layanan transportasi umum agar tetap relevan dengan kebutuhan masyarakat.

Tabel 5. Persepsi pengemudi terhadap dampak kehadiran Maxim

Pernyataan	SS	S	N	TS	STS	Mean
Maxim mengurangi jumlah penumpang angkutan umum	41	54	15	7	3	4,03
Maxim menyebabkan pendapatan pengemudi menurun	44	49	18	6	3	4,04
Tarif Maxim lebih menarik bagi masyarakat	33	57	19	8	3	3,91
Aplikasi Maxim lebih mudah diakses pengguna	37	50	20	10	3	3,90
Angkutan umum perlu beradaptasi dengan layanan digital	48	46	17	6	3	4,08

Faktor yang Mendorong Peralihan Penumpang ke Maxim

Hasil estimasi juga menunjukkan bahwa peralihan penumpang dari angkutan umum ke Maxim tidak hanya disebabkan oleh faktor tarif, tetapi juga berkaitan dengan kemudahan akses layanan. Faktor dominan yang mendorong masyarakat menggunakan Maxim adalah kemudahan pemesanan melalui aplikasi, kepastian tarif, waktu tunggu yang lebih singkat, kenyamanan layanan, dan layanan antar jemput langsung dari titik asal ke tujuan. Tabel 6 memperlihatkan bahwa kemudahan pemesanan menjadi faktor terbesar dengan persentase 32,0 persen. Faktor ini menunjukkan bahwa keunggulan utama transportasi online terletak pada sistem layanan yang lebih mudah diakses oleh pengguna. Kepastian tarif menempati urutan kedua sebesar 24,0 persen, yang menunjukkan bahwa transparansi biaya perjalanan menjadi pertimbangan penting bagi masyarakat dalam memilih moda transportasi.

Tabel 6. Faktor dominan peralihan penumpang ke Maxim

Faktor	Frekuensi	Persentase (%)
Kemudahan pemesanan melalui aplikasi	38	32,0
Kepastian tarif perjalanan	29	24,0
Waktu tunggu lebih singkat	24	20,0
Kenyamanan layanan	17	14,0
Layanan antar jemput langsung	12	10,0
Total	120	100,0

Ringkasan Temuan Penelitian

Secara umum, hasil penelitian menunjukkan bahwa kehadiran Maxim di Kota Sorong berdampak terhadap kondisi ekonomi pengemudi angkutan umum konvensional. Dampak tersebut terlihat dari penurunan rata-rata pendapatan harian, penurunan jumlah penumpang, dan berkurangnya jumlah perjalanan harian. Hasil uji beda juga menunjukkan bahwa perubahan tersebut signifikan secara statistik, sehingga kehadiran Maxim dapat dipahami sebagai salah satu faktor yang memengaruhi perubahan pendapatan pengemudi angkutan umum.

Temuan ini memperlihatkan bahwa digitalisasi transportasi menghadirkan dua sisi yang berbeda. Di satu sisi, Maxim memberikan kemudahan, kepastian tarif, dan fleksibilitas bagi masyarakat sebagai pengguna layanan. Di sisi lain, kehadiran layanan tersebut menimbulkan tekanan bagi pengemudi angkutan umum yang masih bergantung pada sistem pelayanan konvensional. Oleh karena itu, hasil penelitian ini mengindikasikan perlunya strategi adaptasi transportasi umum, baik melalui peningkatan kualitas layanan, pengaturan rute, kepastian tarif, maupun integrasi sederhana dengan teknologi digital agar keberadaan angkutan umum tetap dapat bertahan di tengah persaingan transportasi berbasis aplikasi

DISKUSI

Dampak Kehadiran Maxim terhadap Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kehadiran Maxim berdampak signifikan terhadap penurunan pendapatan pengemudi angkutan umum di Kota Sorong. Rata-rata pendapatan harian menurun sebesar 38,0%, yang diikuti oleh penurunan jumlah penumpang sekitar 36,8%. Temuan ini menunjukkan bahwa perubahan pendapatan terutama dipengaruhi oleh berkurangnya permintaan terhadap angkutan umum setelah masyarakat memiliki alternatif transportasi berbasis aplikasi. Karena pendapatan pengemudi sangat bergantung pada jumlah penumpang, penurunan permintaan secara langsung menekan penerimaan harian mereka. Kondisi ini sejalan dengan penelitian Mukaromah et al. (2019), Sari (2021), Dewi dan Taufiqurahman (2022), serta Liao et al. (2022), yang menunjukkan bahwa perkembangan transportasi online berkontribusi terhadap penurunan pendapatan pelaku transportasi konvensional.

Peralihan masyarakat ke Maxim tidak hanya dipengaruhi oleh aspek tarif, tetapi juga oleh kualitas layanan yang ditawarkan. Kemudahan pemesanan melalui aplikasi, kepastian tarif, waktu tunggu yang lebih singkat, fleksibilitas titik penjemputan, serta kenyamanan perjalanan menjadi faktor utama yang mendorong perubahan preferensi pengguna. Temuan ini sejalan dengan Saputra dan Wikantari (2024), Fauzi et al. (2024), serta Belgiawan et al. (2022), yang menjelaskan bahwa keputusan masyarakat menggunakan transportasi online dipengaruhi oleh pengalaman layanan yang lebih efisien dan mudah diakses. Dengan demikian, penurunan pendapatan pengemudi angkutan umum bukan hanya akibat hadirnya pesaing baru, tetapi juga karena perubahan preferensi masyarakat terhadap layanan transportasi yang lebih praktis dan berbasis teknologi.

Transportasi Online sebagai Disrupsi Digital dan Tantangan Adaptasi Angkutan Umum

Temuan penelitian ini memperkuat teori disrupsi Christensen (1997), yang menjelaskan bahwa inovasi baru mampu menggeser sistem yang telah mapan ketika menawarkan nilai yang lebih sesuai dengan kebutuhan pengguna. Dalam konteks Kota Sorong, Maxim menghadirkan sistem transportasi berbasis aplikasi yang menawarkan kepastian tarif, kemudahan akses, dan fleksibilitas layanan sehingga mampu menarik sebagian pengguna angkutan umum. Oleh karena itu, dampak yang terjadi tidak hanya berupa perubahan teknologi, tetapi juga perubahan standar pelayanan yang diharapkan masyarakat. Namun demikian, penurunan pendapatan pengemudi tidak sepenuhnya dapat dijelaskan oleh kehadiran Maxim. Kualitas layanan angkutan umum yang masih menghadapi berbagai keterbatasan, seperti kondisi armada, ketidakpastian waktu tunggu, keterbatasan rute, serta belum adanya dukungan sistem informasi digital, turut mempercepat perpindahan pengguna. Temuan ini sejalan dengan Joewono et al. (2020), Belgiawan et al. (2022), dan Nguyen-Phuoc et al. (2021), yang menegaskan bahwa daya saing transportasi umum sangat dipengaruhi oleh kualitas layanan yang diberikan. Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa penurunan pendapatan merupakan konsekuensi dari kombinasi antara disrupsi teknologi dan lemahnya adaptasi transportasi konvensional terhadap perubahan kebutuhan masyarakat.

Implikasi Sosial Ekonomi dan Kebijakan

Penurunan pendapatan juga berdampak pada kondisi sosial ekonomi pengemudi angkutan umum. Meskipun rata-rata jam operasional meningkat, tambahan waktu kerja tersebut belum mampu mengembalikan tingkat pendapatan seperti sebelum kehadiran Maxim. Kondisi ini menunjukkan bahwa pengemudi harus bekerja lebih lama untuk memperoleh pendapatan yang lebih rendah, sehingga kesejahteraan mereka semakin tertekan. Situasi tersebut mengindikasikan bahwa manfaat perkembangan ekonomi digital belum dirasakan secara merata oleh seluruh pelaku transportasi, khususnya pengemudi angkutan umum yang masih bergantung pada sistem konvensional.

Hasil penelitian ini memberikan implikasi penting bagi pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan transportasi. Upaya penanganan tidak cukup dilakukan melalui pembatasan transportasi online, tetapi perlu diarahkan pada peningkatan daya saing angkutan umum melalui perbaikan kualitas armada, penataan rute, peningkatan keamanan dan kenyamanan, kepastian tarif, serta pemanfaatan teknologi digital dalam pelayanan. Selain itu, pelatihan literasi digital dan program adaptasi bagi pengemudi angkutan umum perlu dikembangkan agar mereka mampu menghadapi perubahan ekosistem transportasi. Dengan

demikian, inovasi transportasi digital dapat berjalan berdampingan dengan keberlanjutan mata pencaharian pengemudi angkutan umum di Kota Sorong.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa kehadiran Maxim memberikan dampak terhadap penurunan pendapatan pengemudi angkutan umum konvensional di Kota Sorong. Rata-rata pendapatan harian pengemudi mengalami penurunan dari Rp255.000 sebelum kehadiran Maxim menjadi Rp158.000 setelah Maxim beroperasi, atau menurun sebesar 38,0 persen. Penurunan ini diperkuat oleh hasil uji beda yang menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,000, sehingga terdapat perbedaan pendapatan yang signifikan antara kondisi sebelum dan setelah kehadiran Maxim. Penurunan pendapatan tersebut berkaitan erat dengan berkurangnya jumlah penumpang angkutan umum. Rata-rata jumlah penumpang harian menurun dari 38 orang menjadi 24 orang per hari, sedangkan jam operasional pengemudi justru meningkat dari 9,2 jam menjadi 9,8 jam per hari. Kondisi ini menunjukkan bahwa pengemudi angkutan umum harus bekerja lebih lama, tetapi memperoleh pendapatan yang lebih rendah. Perubahan tersebut memperlihatkan bahwa Maxim tidak hanya menjadi alternatif transportasi bagi masyarakat, tetapi juga menjadi pesaing langsung bagi angkutan umum konvensional karena menawarkan kemudahan pemesanan, kepastian tarif, fleksibilitas titik jemput, dan waktu tunggu yang lebih singkat.

Penelitian ini menegaskan bahwa digitalisasi transportasi membawa konsekuensi ekonomi bagi pelaku transportasi konvensional yang belum mampu beradaptasi dengan perubahan teknologi dan preferensi masyarakat. Namun, dampak tersebut tidak dapat hanya dipahami sebagai akibat dari kehadiran Maxim, karena kualitas layanan angkutan umum juga menjadi faktor penting yang memengaruhi peralihan pengguna. Oleh karena itu, pemerintah daerah perlu mendorong peningkatan kualitas layanan angkutan umum, penataan rute, kepastian tarif, keamanan, kenyamanan, serta adaptasi digital sederhana agar angkutan umum di Kota Sorong tetap mampu bersaing secara adil dan berkelanjutan.

REFERENSI

- Almunawar, M. N., Anshari, M., & Ariff Lim, S. (2021). Customer acceptance of ride-hailing in Indonesia. *Journal of Science and Technology Policy Management*, 12(3), 443–462. <https://doi.org/10.1108/JSTPM-09-2019-0082>
- Belgiawan, P. F., Joewono, T. B., & Irawan, M. Z. (2022). Determinant factors of ride-sourcing usage: A case study of ride-sourcing in Bandung, Indonesia. *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 831–840. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.010>

- Christensen, C. M. (1997). *The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail*. Harvard Business Review Press.
- Dewi, L. P., & Taufiqurahman, E. (2022). Dampak keberadaan transportasi online terhadap pendapatan transportasi konvensional. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(1), 3216–3222. <https://doi.org/10.31004/jptam.v6i1.3377>
- Durand, A., Zijlstra, T., van Oort, N., Hoogendoorn-Lanser, S., & Hoogendoorn, S. (2022). Access denied? Digital inequality in transport services. *Transport Reviews*, 42(1), 32–57. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1923584>
- Fauzi, R., Megawati, Angraini, & Ahsyar, T. K. (2024). Perbandingan usability aplikasi transportasi online berdasarkan user experience menggunakan metode usability testing. *The Indonesian Journal of Computer Science*, 13(4), 6412–6422. <https://doi.org/10.33022/ijcs.v13i4.4169>
- Frazila, R. B., Zukhruf, F., Nugroho, T. S., Karsaman, R. H., & Rahman, H. (2021). Pengembangan metode penilaian indikator transportasi berkelanjutan di Indonesia. *Jurnal Teknik Sipil*, 28(1), 73–82. <https://doi.org/10.5614/jts.2021.28.1.8>
- Ge, Y., Knittel, C. R., MacKenzie, D., & Zoepf, S. (2020). Racial discrimination in transportation network companies. *Journal of Public Economics*, 190, 104205. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2020.104205>
- Hall, J. D., Palsson, C., & Price, J. (2018). Is Uber a substitute or complement for public transit? *Journal of Urban Economics*, 108, 36–50. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2018.09.003>
- Hidayati, N. (2020). Dampak keberadaan transportasi online terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat. *Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 8(2), 45–53.
- Irawan, M. Z., Bastianto, F. F., Dewanti, Belgiawan, P. F., & Joewono, T. B. (2021). Measuring the perceived need for motorcycle-based ride-hailing services on trip characteristics among university students in Yogyakarta, Indonesia. *Travel Behaviour and Society*, 24, 303–312. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.05.005>
- Joewono, T. B., Matthew, A., & Rizki, M. (2021). Loyalty of paratransit users in the era of competition with ride sourcing. *Sustainability*, 13(22), 12719. <https://doi.org/10.3390/su132212719>
- Liao, B., Song, Y., & Zhang, Y. (2022). Is ride-hailing competing or complementing public transport? A perspective from affordability. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 166, 45–59. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.05.015>
- Maffie, M. (2022). The perils of laundering control through customers: Conflict and resistance in the ridehail industry. *Industrial & Labor Relations Review*, 75(2), 348–372.
- Mukaromah, M., Yuliari, K., & Arifin, M. (2019). Dampak keberadaan transportasi online terhadap kondisi sosial ekonomi transportasi konvensional di Kota Kediri. *JIMEK: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi*, 2(2), 168–181. <https://doi.org/10.30737/jimek.v2i2.548>
- Olayode, I. O., Olayode, O. J., Isaac, S., & Salawu, K. (2023). Systematic review on the evaluation of the effects of ride-hailing services on public road transportation. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 22. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100943>
- Permatasari, G., Zatty, N., Vadila, N. R., Reftantia, G., & Sari, K. A. (2025). Dampak peralihan dari ojek pangkalan ke ojek online.
- Putra, R. D. A., Aufaa, H. L., & Sahara, S. (2023). Peningkatan mutu transportasi umum demi kenyamanan dan keamanan pengguna. *Mimbar Administrasi FISIP Untag Semarang*, 20(1), 112–119. <https://doi.org/10.56444/mia.v20i1.659>
- Rayle, L., Dai, D., Chan, N., Cervero, R., & Shaheen, S. (2016). Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco. *Transport Policy*, 45, 168–178. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.10.004>

- Rizki, M., Joewono, T. B., Dharmowijoyo, D. B. E., & Prasetyanto, D. (2021). The effects of on- and before-journey advantages using ride-sourcing in Indonesia. *Sustainability*, 13(19), 11117. <https://doi.org/10.3390/su131911117>
- Saputra, F. B., & Wikantari, M. A. (2024). Pengaruh service quality, price, dan perceived ease of use terhadap customer satisfaction pengguna transportasi online Maxim. *JIIP - Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 7(2), 1563–1570. <https://doi.org/10.54371/jiip.v7i2.3922>
- Sari, D. P. (2021). Dampak kehadiran transportasi online (Grab). *Jurnal Ekonomi dan Sosial*, 9(1), 23–31.
- Schlagwein, D. (2023). Ride-hailing applications in Southeast Asia: A literature review. *International Journal of Urban Sciences*, 26(2), 298–318. <https://doi.org/10.1080/15568318.2022.2032885>
- Si, H., Liu, Z., Yang, X., & Guan, W. (2022). Impact of ridesourcing on public transit use and urban congestion. *Transportation*, 49, 1503–1528. <https://doi.org/10.1007/s11116-022-10295-7>
- Sunitiyoso, Y., Rahayu, W. A., Nuraeni, S., Nurdayat, I. F., Pambudi, N. F., & Hadiansyah, F. (2022). Role of ride-hailing in multimodal commuting. *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 1283–1298. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.04.013>
- Syafariansyah, R. (2019). Dampak transportasi online terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda. *Jurnal Ekonomika: Manajemen, Akuntansi, dan Perbankan Syari'ah*, 7(2), 103–116.