

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Berkembangnya teknologi informasi yang cepat di era globalisasi yang semakin pesat merubah paradigma ekonomi tradisional menjadi apa yang dikenal dengan “*New Economy*”<sup>1</sup>. Konsep *new economy* berkaitan erat dengan peran teknologi dan digitalisasi yang membentuk pola produksi, distribusi dan konsumsi era modern ini. Khususnya pada teknologi informasi yang telah menjadi penggerak utama dibalik konsep ekonomi baru. Inovasi tersebut telah menciptakan peluang baru dan mengubah cara perusahaan beroperasi dengan menghasilkan produk dan layanan serta berinteraksi dengan pelanggan mereka (Yosua, 2022).

Ekonomi baru atau ekonomi digital memberikan keleluasan transaksi bisnis yang tidak bertemu secara langsung. Alasan munculnya ekonomi digital pada masa pandemi Covid-19 diakibatkan pembatasan interaksi secara tatap muka yang diberlakukan oleh pemerintah membuat ekonomi digital lebih masif berkembang pada masa ini dan mengubah pola pikir masyarakat untuk berinteraksi secara ekonomi dan sosial. Melihat perkembangan teknologi yang semakin maju dari masa ke masa, dari revolusi industri 3.0 hingga kemunculan revolusi industri 5.0. Ini menandakan bahwa manusia selalu mencari cara yang lebih mudah,

---

<sup>1</sup> *New economy* atau ekonomi baru adalah kegiatan ekonomi yang berbasis pada teknologi digital. Konsep *new economy* pertama kali diperkenalkan oleh Don Tapscott di tahun 1995 lewat bukunya berjudul *The Digital Economy: Promise and Peril in the Age of Networked Intelligence*.

efektif, serta efisien dalam memenuhi kebutuhan aktifitasnya (Aprilia, 2021).

Amir Hartman menggambarkan ekonomi digital sebagai "*arena virtual bisnis benar-benar dijalankan, nilai diciptakan dan dipertukarkan, transaksi terjadi, dan hubungan satu lawan satu menjadi matang dengan menggunakan inisiatif internet apa pun sebagai media pertukaran*". Saat ini semakin banyak bisnis atau transaksi perdagangan yang menggunakan media digital sebagai alat untuk berkomunikasi, bekerja sama, dan melakukan kegiatan ekonomi antar perusahaan atau individu, seperti *E-Business* dan *E-Commerce*<sup>2</sup> (Hartman, 2000).

*E-commerce (electronic commerce)* merupakan perdagangan elektronik yang mencakup proses pembelian, penjualan, transfer, atau pertukaran produk, layanan, atau informasi melalui jaringan komputer, termasuk Internet. Mereka menggunakan strategi *e-business*<sup>3</sup> untuk meningkatkan efisiensi internal mereka sambil menjalankan operasi *e-commerce* untuk berinteraksi dengan pelanggan dan melakukan transaksi online (Turban, 2005).

Ditengah kecanggihan teknologi dalam dunia bisnis yang mempengaruhi pasar dan ekonomi, dalam perkembangannya itulah muncul istilah *digital disruption* (pengacauan digital). *Digital disruption* merupakan suatu gangguan akibat ditemukannya teknologi yang merubah

---

<sup>2</sup> Awal kemunculan *e-commerce* di Indonesia pada tahun 1996 melalui Dyviacom Intrabumi atau D-Net yang dianggap sebagai perintis jual beli online.

<sup>3</sup> E-business adalah kegiatan bisnis yang melibatkan sistem informasi yang saling terhubung dan terkomputerisasi, sehingga kegiatan tersebut dapat terintegrasi secara online dan jangkauannya lebih luas daripada e-commerce.

perilaku. Akibat teknologi yang terkacaukan, suatu keadaan yang tadinya dianggap normal menjadi tidak normal<sup>4</sup>. Bisnis yang tadinya dilakukan secara tradisional (tatap muka) menjadi *non contact* (tidak bertatap muka), bisnis tersebut akan mati apabila tidak mengaplikasikan inovasi. Pengacauan digital atau *digital disruptive* telah mengubah perilaku dan tuntutan-tuntutan kita menjadi sesuatu yang tidak terhindarkan. Kita ingin menjadi lebih cepat dan lebih praktis. Teknologi digital dan inovasi mengubah fundamental cara suatu industri, bisnis, atau pasar beroperasi, seringkali dengan cara mengguncang model bisnis konvensional dan dapat menghasilkan perubahan yang cepat dan signifikan dalam ekosistem bisnis (Ginting, 2022).

Pada tahun 2010, kemunculan *e-commerce* di Indonesia satu persatu mulai muncul, yaitu Gojek<sup>5</sup>. Seiring berkembangnya Gojek menjadi perusahaan yang besar dan meluas, pada tahun 2015 sempat diberitakan soal adanya larangan bagi taksi dan ojek online beroperasi oleh Menteri Perhubungan seperti yang tertuang dalam Surat Nomor UM.302/1/21/Phb/2015. Surat ini ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, tertanggal 9 November 2015. Namun Ignasius Jonan kemudian mencabut surat tersebut dan menyatakan bahwa transportasi online dan layanan serupa dipersilahkan beroperasi sebagai solusi hingga tersedia angkutan umum yang sesuai (Tri Jata, 2015).

---

<sup>4</sup> Transaksi jual beli yang biasa dilakukan secara tatap muka ditinggalkan dan beralih ke transaksi digital melalui aplikasi.

<sup>5</sup> Aplikasi yang bergerak di bidang jasa dengan mengantar dan menjemput pelanggan. Gojek didirikan oleh Nadiem Makarim pada 2010 dan mendapatkan suntikan dana investasi pada tahun 2015-2016 dan semakin berkembang hingga saat ini.

Ini menjadi titik awal kemunculan adanya aplikasi Maxim<sup>6</sup>. Berdasarkan informasi dari website [id.taximaxim.com](http://id.taximaxim.com), jumlah pengguna Maxim di Indonesia mengalami kenaikan yang cukup signifikan dari tahun 2018 sampai dengan 2020 hingga 31 kali, pengguna Maxim tumbuh pesat dalam satu tahun. Berikut data yang diperoleh dari laman web Maxim.

**Gambar 1.1**  
**Peningkatan Pengguna Aplikasi Maxim**



Sumber: [id.taximaxim.com](http://id.taximaxim.com) (2020)

Selama 2 tahun terakhir ini jumlah pesanan pada Maxim sudah lebih dari 16 juta, dari total pesanan tersebut 70% merupakan pesanan layanan *Maxim Bike*, layanan *car* 24,5% dan 2% merupakan pesanan layanan *delivery*. Begitupula di Tasikmalaya, ketika aplikasi Maxim mulai masuk di Tasikmalaya pada 30 Januari 2020, perkembangan Maxim terlihat jauh lebih pesat melampaui kehadiran Gojek dan Grab yang telah mengalami kenaikan tarif. Pengguna Maxim di Tasikmalaya semakin luas

<sup>6</sup> Didirikan oleh Insinyur muda asal kota Kurgan, Rusia yang bernama Maxim Bonovelgen. Saat ini di Indonesia dikelola langsung oleh PT. Teknologi Perdana dan membuka cabang yang tersebar di beberapa kota di Indonesia termasuk Tasikmalaya.

dan meningkat dengan cepat, para mitra pengemudi pun mulai beralih ke platform Maxim, terhitung hingga tahun 2023, ada lebih dari 10.000 mitra pengemudi yang tergabung dalam komunitas pengemudi Maxim Tasikmalaya di *Facebook*<sup>7</sup>. Maka dari itu, penulis memfokuskan penelitian ini kepada platform Maxim berdasarkan data peningkatan pengguna Maxim khususnya di Tasikmalaya.

Dalam penerapan tarif, Maxim memang memiliki tarif yang lebih murah dibandingkan Gojek dan Grab yaitu senilai Rp. 8.900 untuk 1 km - 4,4 km. hal ini tentunya mempengaruhi pendapatan yang akan diterima oleh para mitra pengemudi. Begitupun yang dikutip dari *tipkerja.com* Menurut Manajer BD Maxim Imam Mutamad Azhar, Maxim menetapkan potongan komisi mitra pengemudi sebesar 10 – 15%, jumlah penghasilan akan langsung terpotong dari saldo.

**Tabel 1.1**  
**Sistem Bagi Hasil Maxim**

Jarak	Tarif	Potongan
1km – 4,4km	Rp 8.900	10%
4.5km	Rp 9.000	11%
4.6km	Rp 9.100	12%
4.7km	Rp 9.200	13%
4.8km	Rp 9.300	14%
>4.9km	Rp >9.500	15%

Sumber : *tipkerja.com* (2023)

---

<sup>7</sup> Informasi penulis dapatkan melalui laman Facebook Driver Maxim Tasikmalaya.

Popularitas Maxim di kalangan pengguna memang meningkat, namun ada dampak negative yang dirasakan oleh pengemudi. Apabila pengemudi Maxim tidak memiliki saldo, maka tidak bisa menerima order yang masuk dikarenakan potongan akan diambil dari saldo dan pengemudi harus melakukan *top up Maxim Driver* sebelum menerima order. Pendapatan yang diperoleh para pengemudi Maxim tidak menentu apalagi Ketika jumlah mitra pengemudi jauh lebih banyak daripada konsumen atau pengguna, hal ini akan memicu terjadinya perebutan konsumen dan berakhir pada sistem (Penolakan Tugas Otomatis) PTO (Tipkerja.com, 2023).

Didukung oleh penelitian sebelumnya yaitu Salsabila (2023) bahwa aplikasi layanan transportasi online Maxim memiliki nilai kepuasan yang cukup tinggi dan pengguna memiliki persepsi kegunaan yang baik pada aplikasi Maxim, serta merasa puas dengan antarmuka dari sistem. Riset atau penelitian sebelumnya menunjukkan respon yang positif terhadap aplikasi Maxim dari perspektif pengguna. Dapat dilihat bahwa tingkat kepuasan pengguna terhadap aplikasi ojek online memiliki rasa puas dan kenyamanan pelayanan yang tinggi. Pelayanan yang dinilai bagus tersebut adalah hasil kerja keras dari para mitra pengemudi yang telah berusaha memberikan pelayanan terbaik. Jika kita lihat perspektif dari sisi lain yaitu para mitra pengemudi, ditemukan keluhan dan keresahan yang dialami para mitra pengemudi saat bertugas yang menyebabkan mereka mengalami kerugian dan merasa dirugikan.

Melansir dari [bisnis.tempo.co](http://bisnis.tempo.co). bahwa pada tahun 2022, *Business Development Manager* Maxim, Imam Mutamad Azhar menjelaskan bahwa Maxim bekerja sama dengan Yayasan Pengemudi Selamat Sejahtera Yayasan Indonesia (YPSSI) untuk memberikan santunan jika suatu saat terjadi musibah terhadap pengemudi ojek online atau ojol. YPSSI merupakan yayasan pemberi bantuan sosial dan kemanusiaan dari Maxim. Namun, YPSSI ini berbeda dengan jaminan keselamatan lain seperti BPJS atau asuransi kesehatan karena bersifat santunan yang nominalnya tidak diketahui dan tidak mengcover keseluruhan biaya perawatan apabila terjadi kecelakaan. Hal ini pun diakui Imam dengan alasan status pekerja yang dimiliki mitra pengemudi merupakan mitra kerja bukan karyawan. Sementara itu, Direktur Lalu Lintas Angkutan Jalan Kementerian Perhubungan Suharto juga menuturkan bahwa aplikator lain dapat meniru kerja sama yang dilakukan inDriver dan BPJS Ketenagakerjaan. Kerja sama itu dilakukan untuk memfasilitasi driver ojol mendaftar program JKK dan JKM. Sampai tahun 2023 ini masih belum direalisasikan oleh pihak Maxim untuk mendaftarkan jaminan keselamatan kerja untuk para mitra pengemudi.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Kamim dan Khandiq (2019) bahwa kesejahteraan yang dijanjikan oleh sistem usaha ojek online dalam kenyataannya menyebabkan mitra pengemudi terjebak pada jam kerja yang tidak wajar serta tidak adanya jaminan sosial. Ilusi

kesejahteraan muncul disebabkan mitra pengemudi tidak memiliki akses informasi yang sama dengan pihak perusahaan aplikasi, sehingga terpaksa harus mengikuti arahan dari platform. Dan penelitian dari Fernanda, dkk (2022) bahwa kompensasi finansial dan stres kerja berpengaruh positif dan signifikan secara bersamaan terhadap kinerja mitra pengemudi maxim dalam memenuhi kebutuhan hidup.

Dilansir dari laman berita tempo.co bahwa pada bulan September tahun 2022 silam terjadi aksi demonstrasi ratusan pengemudi ojek online yang tergabung dari platform Gojek, Maxim hingga Grab yang menuntut adanya kenaikan upah akibat tarif BBM yang naik. Ada sekitar 400 pengemudi ojek online yang menuntut soal aplikator yang melanggar penyesuaian tarif. Tidak berhenti di tahun 2022, satu tahun setelahnya tepat pada bulan September tahun 2023, aksi demonstrasi dilakukan oleh ojek online platform Maxim yang keempat kalinya di Tasikmalaya. Tuntutan yang diangkat dalam demo tersebut adalah mengenai pembagian order yang harus dibagi secara merata agar tidak terjadi perebutan konsumen dan pihak aplikator selalu menyalahkan mitra pengemudi setiap adanya kesalahan Penolakan Tugas Otomatis (PTO).

Aksi demonstrasi yang telah dipaparkan diatas merupakan bentuk dari adanya masalah dalam sistem yang dijalankan baik itu dari segi ekonomi, digitalisasi, maupun sistem manajemen perusahaan didalamnya. Secara keseluruhan, permasalahan yang dituntut dalam aksi demonstrasi diatas adalah mengenai rendahnya kesejahteraan mitra kerja. Konsep

kesejahteraan mitra kerja berbasis digital dilatar belakangi oleh banyaknya permasalahan yang dialami pekerja atau buruh yang tak kunjung mendapatkan perlindungan hukum yang jelas, rendahnya upah yang ditetapkan perusahaan, dan tidak adanya jaminan keselamatan kerja. Hal ini terutama dialami oleh pengemudi ojek online yang belum memiliki kejelasan status pekerja.

Banyak perusahaan *platform* digital menganggap pengemudi ojek *online* sebagai mitra kontrak atau pekerja independen, bukan sebagai karyawan. Ini memiliki implikasi terhadap hak-hak dan perlindungan yang diberikan kepada pengemudi. Perusahaan mitra juga mengontrol tarif pendapatan pengemudi, jadwal kerja, cara pengemudi bekerja dan memunculkan pertanyaan apakah bisa disebut sebagai pekerja independen. Ketidakjelasan status pekerja bagi para pengemudi ojek online menyebabkan kurangnya jaminan keselamatan dan keamanan pengemudi saat bekerja, tidak jarang dan tidak sedikit pula pengemudi mengalami kerugian. Dengan penelitian ini, penulis akan menjelaskan kesejahteraan mitra kerja untuk meningkatkan kesejahteraan dan kondisi kerja mitra pengemudi Maxim dalam menghadapi perubahan dunia kerja berbasis digital.

Dilihat dari banyaknya permasalahan antara hubungan Maxim dan mitra kerja ini mengarah kepada adanya relasi kuasa yang dimunculkan secara tidak sadar oleh pelaku usaha kepada mitra kerja. Maka dari itu, penulis menekankan penelitian ini pada perspektif ekonomi politik dalam

hubungan industrial Maxim dan hubungan kemitraan di era digital. Ekonomi politik dalam konteks hubungan mitra kerja, seperti yang terjadi antara perusahaan dan mitra kerja dalam kasus Maxim, dapat dipahami sebagai analisis tentang bagaimana faktor ekonomi dan politik mempengaruhi hubungan dan keputusan bisnis antara kedua pihak.

Dalam hubungan mitra kerja, kedua belah pihak biasanya mencari keuntungan ekonomi. Misalnya, sebuah perusahaan seperti Maxim mungkin bermitra dengan pemasok, distributor, atau perusahaan lain untuk meningkatkan efisiensi, mengurangi biaya, atau memperluas jangkauan pasar. Kepentingan ekonomi ini sering menjadi pendorong utama dari hubungan tersebut. Faktor politik juga memainkan peran penting dalam ekonomi politik hubungan mitra kerja termasuk kebijakan pemerintah, regulasi, stabilitas politik, dan hubungan diplomatik antarnegara. Kebijakan pemerintah, misalnya, dapat mempengaruhi tarif, subsidi, standar perdagangan, dan regulasi yang dapat mempengaruhi cara perusahaan beroperasi dan berinteraksi dengan mitra kerjanya.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik untuk mendeskripsikan bagaimana kondisi hubungan pemerintah, perusahaan Maxim serta mitra pengemudi sebagai mitra kerja dalam analisis ekonomi politik dengan melakukan analisis komprehensif terhadap faktor-faktor yang memengaruhi kesejahteraan mereka. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat meningkatkan kondisi kesejahteraan mitra kerja Maxim di Tasikmalaya.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, dapat dirumuskan rumusan masalah dari penelitian ini adalah Bagaimana kondisi hubungan pemerintah, perusahaan Maxim serta mitra pengemudi sebagai mitra kerja dalam analisis ekonomi politik?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Untuk Mendeskripsikan permasalahan perusahaan Maxim, mitra pengemudi Maxim dan pemerintah.
2. Untuk Menganalisa kondisi hubungan pemerintah, perusahaan Maxim serta mitra pengemudi sebagai mitra kerja dalam analisis ekonomi politik.
3. Untuk mengidentifikasi permasalahan dalam konsep hubungan kemitraan transportasi online yang ditinjau dengan analisis ekonomi politik.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Secara Teoritis**

1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi bagi pembaca terkait permasalahan relasi kuasa dalam hubungan mitra kerja *driver online* Maxim di Tasikmalaya.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian sejenis.

3. Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dan kepedulian terkait permasalahan ekonomi politik dalam era industri digital *New Economy*.
4. Penelitian ini diharapkan dapat menambah kajian teoretis dalam pengembangan ilmu sosial dan ilmu politik.

#### **1.4.2 Manfaat Secara Praktis**

1. Penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai bahan informasi dan juga evaluasi bagi Perusahaan Maxim dalam menjalankan tugas dan fungsinya.
2. Penelitian ini dapat mengidentifikasi masalah-masalah kesejahteraan yang dihadapi oleh mitra pengemudi sehingga perusahaan penyedia layanan dapat mengambil tindakan untuk meningkatkan kondisi kerja dan kesejahteraan para mitra kerja mereka.
3. Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran pelaku industri akan pentingnya memahami pentingnya kesejahteraan mitra kerja.
4. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan untuk kebijakan pemerintah daerah Tasikmalaya, pemerintah pusat dan perusahaan Maxim.