

**DETERMINAN PENDAPATAN *DRIVER* MAXIM BIKE
DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

\\

SKRIPSI

Oleh

ARYA ADI PRATAMA

1811021056



**JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

ABSTRAK

DETERMINAN PENDAPATAN *DRIVER* MAXIM BIKE DI KOTA BANDAR LAMPUNG

Oleh

ARYA ADI PRATAMA

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi pendapatan *driver* Maxim Bike di Kota Bandar Lampung. Fokus utama kajian ini adalah variabel-variabel tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, dan biaya operasional yang diduga memiliki pengaruh terhadap besar kecilnya pendapatan yang diperoleh oleh para *driver*. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif dengan teknik analisis regresi linier berganda. Data yang digunakan merupakan data primer yang dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner kepada 50 orang *driver* Maxim Bike di Kota Bandar Lampung. Analisis data dilakukan menggunakan metode *Ordinary Least Square* (OLS) dengan pengujian asumsi klasik seperti uji normalitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas guna memastikan validitas model. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial, tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap dan biaya operasional memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* Maxim. Keempat variabel tersebut secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver*. Hal ini mengindikasikan bahwa upaya peningkatan pendapatan *driver* dapat dilakukan dengan meningkatkan jumlah perjalanan yang diselesaikan serta mengoptimalkan pemanfaatan waktu kerja dan kepemilikan modal pendukung yang memadai, serta pengelolaan biaya operasional yang efisien sesuai kebutuhan kerja harian.

Kata kunci: *Driver* Ojek Online, Jumlah Trip, Maxim Bike, Pendapatan, Tarif Rata-Rata

ABSTRACT

DETERMINANTS OF MAXIM BIKE DRIVERS' INCOME IN BANDAR LAMPUNG CITY

By

ARYA ADI PRATAMA

This study aims to analyze the factors that influence the income of Maxim Bike drivers in Bandar Lampung City. The main focus of this study is the variables of average fare, number of trips, fixed costs, and operational costs that are suspected of having an influence on the amount of income obtained by drivers. The research method used is a quantitative approach with multiple linear regression analysis techniques. The data used are primary data collected by distributing questionnaires to 50 Maxim Bike drivers in Bandar Lampung City. Data analysis was carried out using the Ordinary Least Square (OLS) method with classical assumption tests such as normality, multicollinearity, and heteroscedasticity tests to ensure model validity. The results of the study show that partially, the average fare, number of trips, fixed costs and operational costs have a positive and significant effect on the income of Maxim drivers. The four variables together have a significant effect on driver income. This indicates that efforts to increase driver income can be done by increasing the number of trips completed and optimizing the use of working time and ownership of adequate supporting capital, as well as efficient management of operational costs according to daily work needs.

Keywords: *Average Fare, Income, Maxim Bike, Number of Trips, Online Motorcycle Taxi Driver*

**DETERMINAN PENDAPATAN *DRIVER* MAXIM BIKE
DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

Oleh

Arya Adi Pratama

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA EKONOMI

Pada

Jurusan Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

Judul Skripsi : DETERMINAN PENDAPATAN *DRIVER*
MAXIM *BIKE* DI KOTA BANDAR LAMPUNG

Nama Mahasiswa : *Arya Adi Pratama*

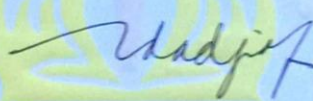
Nomor Pokok Mahasiswa : 1811021056

Jurusan : Ekonomi Pembangunan

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

MENYETUJUI

Komisi Pembimbing

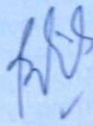


Dr. Ida Budiarty, D. A., S.E., M.Si.

NIP 196303251987032001

MENGETAHUI

Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan



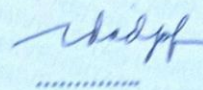
Dr. Arivina Ratih Y.T, S.E., M.M.

NIP 19800705 200604 2 002

MENGESAHKAN

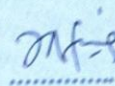
1. Tim Penguji

Ketua : Dr. Ida Budiarty. D. A., S.E., M.Si.



Penguji 1

: Emi Maimunah, S.E., M.Si.



Penguji 2

: Zulfa Emalia, S.E., M.Sc.



2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis



Prof. Dr. Nuzri, S.E., M.Si.
NIP 19660621 199003 1 003

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 12 Juni 2025

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Arya Adi Pratama

NPM : 1811021056

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul "*Determinan Pendapatan Driver Maxim Bike Di Kota Bandar Lampung*" telah ditulis dengan sungguh-sungguh dan bukan merupakan penjiplakan hasil karya orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman atau sanksi yang berlaku.

Bandar Lampung, 12 Juni 2025

Penulis,



Arya Adi Pratama

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Arya Adi Pratama dilahirkan pada tanggal 02 Januari 2001 di Bandar Lampung, Lampung. Penulis merupakan anak pertama dari tiga bersaudara, dari pasangan Bapak Hasani dan Ibu Junita. Penulis memiliki dua adik yaitu Rifky Fahriansyah dan Dafa Aldrik Rifnanta.

Penulis menyelesaikan pendidikan sekolah dasar di SDN 3 Gulak-Galik pada tahun 2012. Kemudian menyelesaikan pendidikan sekolah menengah pertama di SMPN 14 Bandar Lampung pada tahun 2015. Lalu menyelesaikan pendidikan menengah atas di SMAN 16 Bandar Lampung pada tahun 2018. Semasa SMA penulis aktif dalam kegiatan organisasi sebagai anggota Rohani Islam (2016-2017).

Tahun 2018 penulis terdaftar sebagai mahasiswa S1 Ekonomi Pembangunan di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung melalui jalur SBMPTN. Penulis mengambil konsentrasi Ekonomi Perencanaan. Penulis tergabung dalam kegiatan organisasi HIMEPA (Himpunan Mahasiswa Ekonomi Pembangunan sebagai anggota Publikasi, Dekorasi, dan Dokumentasi (2019-2020).

Penulis pernah melakukan pengabdian masyarakat dengan mengikuti program KKN (Kuliah Kerja Nyata) Universitas Lampung tahun 2021 di Kelurahan Langkapura Baru, Kecamatan Langkapura, Kota Bandar Lampung. Penulis juga menyelesaikan penelitian skripsi di Jurusan Ekonomi Pembangunan dengan Judul “Determinan Pendapatan Driver Maxim Bike Di Kota Bandar Lampung”.

MOTTO

“Indeed, with hardship comes ease. Indeed, with hardship comes ease.”

- Surah Al-Inshirah (94:5-6)

“Education is the most powerful weapon which you can use to change the world well.”

- Nelson Mandela

“Nothing in life is to be feared, it is only to be understood.”

- Marie Curie

“When life throws you lemons, make lemonade.”

- Arya Adi Pratama

PERSEMBAHAN

Segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT, kupersembahkan karyaku ini dengan ketulusan dan kerendahan hati serta sebagai tanda bakti kepada kedua orang tuaku tersayang

Bapak Hasani

Ibu Junita

Menjadi suatu kebanggaan memiliki orang tua yang mendukung anaknya untuk menggapai cita-cita. Beliau memang tidak sempat merasakan pendidikan yang layak namun beliau dapat mengantarkan penulis berada di tempat ini untuk menimba ilmu, mendoakan, memberikan semangat, dan motivasi tiada henti kepada penulis. Terima kasih atas segala cinta, perjuangan, pengorbanan, serta kesabaran dalam mendidik hingga diusia sekarang. Alhamdulillah kini penulis bisa berada di tahap ini, menyelesaikan skripsi hingga akhir. Terima kasih Bapak dan Ibu telah membuktikan bahwa anak burus lepas bisa menjadi sarjana.

Adik Tersayang, Rifky Fahriansyah dan Dafa Aldrik Rifnanta

Terima kasih atas segala bantuan dan kasih sayang yang diberikan. Semoga segala usaha dan doa yang telah dipanjatkan menjadi jembatan menuju kesuksesan dunia akhirat.

Serta

Almamater tercinta

Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung

SANWACANA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT karena berkat limpahan kasih dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Determinan Pendapatan *Driver Maxim Bike* Di Kota Bandar Lampung”** yang merupakan salah satu syarat mencapai gelar Sarjana Ekonomi di Universitas Lampung.

Di dalam proses penyelesaian skripsi ini, penulis mendapatkan bimbingan dan arahan dari berbagai pihak sehingga membantu proses penyelesaian skripsi ini. Oleh karena itu pada kesempatan ini, dengan kerendahan hati penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Nairobi, S.E., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
2. Ibu Dr. Neli Aida, S.E., M.Si. selaku Wakil Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung dan Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan pengetahuan, motivasi, bimbingan dan arahan dalam proses menyelesaikan skripsi dan menyelesaikan studi.
3. Ibu Dr. Arivina Ratih Y.T, S.E., M.M. selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan dan yang telah memberikan arahan dan motivasi untuk menyelesaikan studi.
4. Ibu Zulfa Emalia, S.E., M.Sc. selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi Pembangunan dan Dosen Penguji yang telah memberikan saran yang membangun sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
5. Bapak Dr. Ida Budiarty. D. A., S.E., M.Si. selaku Dosen Pembimbing penulis yang telah banyak meluangkan waktu dalam memberikan bantuan, bimbingan, saran dan pengalaman berharga sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
6. Ibu Emi Maimunah, S.E., M.Si. selaku Dosen Penguji yang telah memberikan saran yang membangun sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
7. Seluruh Bapak/Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung yang telah membekali ilmu, wawasan, dan pengetahuan berharga bagi penulis selama proses perkuliahan berlangsung.
8. Seluruh Staff Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Lampung yang telah memberikan bantuan dan pelayanan yang baik selama proses perkuliahan.

9. Penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada kedua orang tua tercinta Bapak Hasani dan Ibu Junita atas segala doa, kasih sayang, pengorbanan, dan dukungan yang tiada henti sejak awal hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini. Tanpa restu dan ridha mereka, penulis tidak akan mampu melalui setiap proses dengan kekuatan dan ketabahan yang diperlukan. Segala bentuk perhatian dan dorongan yang diberikan telah menjadi sumber semangat dan motivasi utama bagi penulis dalam menyelesaikan studi ini. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan keberkahan, kesehatan, dan kebahagiaan kepada Ayah dan Ibu sebagai balasan atas segala kebaikan dan pengorbanan yang telah diberikan.
10. Penulis juga menyampaikan terima kasih kepada kedua adik tercinta Rifky Fahriansyah dan Dafa Aldrik Rifnanta atas kebersamaan, doa, dan semangat yang diberikan selama proses penyelesaian studi ini. Kehadiran kalian menjadi penghibur di tengah kelelahan, dan canda kalian telah menjadi pelipur lara di saat-saat penuh tekanan. Meski dalam diam, perhatian dan dukungan yang kalian tunjukkan memiliki makna yang sangat besar bagi penulis. Semoga ikatan kasih dan semangat saling mendukung ini senantiasa terjaga dalam ridha Allah SWT.
11. Terima kasih kepada diri sendiri atas keteguhan dan keberanian dalam menghadapi setiap tantangan. Meski tidak mudah, tekad untuk terus melangkah dan tidak menyerah membuktikan bahwa diri ini mampu bertahan. Terima kasih telah berkenan menyelesaikan skripsi ini, meski lelah dan ragu kerap datang. Semoga pencapaian ini menjadi pengingat bahwa kesungguhan, doa, dan kesabaran akan selalu membuahkan hasil yang layak dibanggakan.
12. Kepada Kamu, penulis menyampaikan terima kasih yang tulus atas semangat dan dukungan yang tak henti-hentinya dalam proses penyelesaian skripsi ini. Kehadiranmu menjadi pengingat untuk tetap menyelesaikan apa yang telah dimulai, serta menjadi sumber kekuatan di tengah kelelahan dan keraguan. Semoga segala kebaikan dan perhatianmu mendapat balasan yang terbaik.
13. Kepada Riski, Rio, Egi, dan Jihan yang telah senantiasa mengajak penulis menjelajahi tempat-tempat baru sebagai bentuk penyegaran pikiran. Kebersamaan dan pengalaman berharga bersama kalian menjadi sumber inspirasi dan energi positif yang membantu penulis menjaga keseimbangan dan semangat dalam menghadapi tantangan selama proses penyusunan skripsi ini.
14. Kepada Aldo, Novan, Uqi, Angger, Julius, Imam, dan Jolan yang telah menemani penulis sepanjang masa studi dengan kebersamaan yang hangat

dan penuh makna. Dukungan moral dan kehadiran kalian setiap hari memberikan kekuatan emosional serta motivasi yang sangat berarti dalam menyelesaikan studi ini dengan baik.

15. Kepada Bagas, Aan, Akmal, Bayu, dan Albert yang hingga kini masih aktif menjaga komunikasi dan berbagi cerita kehidupan. Diskusi yang rasional dan penuh kebijaksanaan dari kalian menjadi pengingat pentingnya menjaga persaudaraan dan keterbukaan di tengah kesibukan.
16. Kepada teman-teman KKN, Dio, Maura, Noly, Yustia, Mutiara, Ainun, Nafisa yang telah membangun ikatan kekeluargaan yang hangat dan penuh kebersamaan. Semoga kehangatan dan solidaritas yang terjalin dapat terus terjaga dan menjadi kenangan indah yang menguatkan kita semua dalam menghadapi masa depan.
17. Penulis menyampaikan terima kasih yang tulus kepada Anggun, Annisa, Nisful, Aqmi, Tirta, Irfan, dan Dhea, rekan-rekan seperjuangan yang turut membantu dan mendampingi di detik-detik terakhir penyusunan skripsi ini. Kebersamaan, semangat, serta saling berbagi pemahaman menjadi kekuatan tersendiri. Semoga perjuangan ini menjadi amal kebaikan dan kenangan indah dalam perjalanan akademik kita.
18. Seluruh teman seperjuangan di Jurusan Ekonomi Pembangunan yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, yang saling memberikan dukungan dan menjadi motivasi selama menjadi mahasiswa di Jurusan Ekonomi Pembangunan.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan dan ketidaksempurnaan sehingga besar harapan penulis akan kritik dan saran yang membangun guna menyempurnakan penelitian-penelitian selanjutnya. Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membacanya, khususnya untuk bidang ekonomi. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak atas perhatian dan pemberian semangat selama proses penyelesaian skripsi.

Bandar Lampung, 12 Juni 2025
Penulis

Arya Adi Pratama

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	i
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR.....	iv
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	10
1.3 Tujuan Penelitian	11
1.4 Manfaat Penelitian	11
II. TINJAUAN PUSTAKA.....	13
2.1 Landasan Teori.....	13
2.1.1 Teori Pendapatan.....	13
2.1.2 Transportasi.....	17
2.2 Tinjauan Empiris.....	21
2.3 Kerangka Pemikiran.....	28
2.4 Hipotesis	29
III. METODE PENELITIAN.....	31
3.1 Jenis Penelitian dan Sumber Data	31
3.2 Ruang Lingkup Penelitian.....	31
3.3 Metode Pengumpulan Data.....	31
3.4. Metode Penentuan Responden	32
3.4.1 Populasi dan Sampel	32
3.4.2 Teknik Sampling.....	34
3.5 Definisi Operasional Variabel.....	34
3.6. Metode Analisis Data.....	37
3.6.1 Tabel Kontingensi	38
3.6.2 Uji Asumsi Klasik.....	38
3.6.3 Pengujian Hipotesis.....	39
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	42
4.1 Gambaran Umum Maxim	42

4.2 Analisis Karakteristik Responden terhadap Pendapatan.....	44
4.2.1 Kontingensi Usia dan Pendapatan.....	45
4.2.2 Kontingensi Jenis Kelamin dan Pendapatan	45
4.2.3 Kontingensi Pendidikan dan Pendapatan	46
4.2.4 Kontingensi Sttus Pernikahan dan Pendapatan	47
4.2.5 Kontingensi Jumlah Beban Tanggungan dan Pendapatan	48
4.2.6 Kontingensi Poin Prioritas dan Pendapatan	48
4.2.7 Kontingensi Jam Kerja dan Pendapatan.....	49
4.2.8 Kontingensi Tarif Rata-rata dan Pendapatan	50
4.2.9 Kontingensi Jumlah Trip dan Pendapatan.....	51
4.2.10 Kontingensi Biaya Tetap dan Pendapatan.....	51
4.2.11 Kontingensi Biaya Operasional dan Pendapatan	52
4.3 Hasil Penelitian	53
4.3.1 Analisis Statistik Deskriptif	53
4.3.2 Hasil Estimasi Regresi Linier Berganda	54
4.3.3 Uji Asumsi Klasik.....	56
4.4 Pembahasan Hasil Penelitian	63
4.4.1 Tarif Rata-Rata.....	63
4.4.2 Jumlah Trip	65
4.4.3 Biaya Tetap	66
4.4.4 Biaya Operasional	68
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	71
5.1 Simpulan	71
5.2 Saran	72
DAFTAR PUSTAKA	71
LAMPIRAN.....	73

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1 Perbandingan Harga Maxim, Gojek serta Grab	6
2.1 Penelitian Terdahulu	21
4. 1 Kontingensi Usia dan Pendapatan.....	45
4. 2 Kontingensi Jenis Kelamin dan Pendapatan	46
4. 3 Kontingensi Pendidikan dan Pendapatan	46
4. 4 Kontingensi Status Pernikahan dan Pendapatan	47
4. 5 Kontingensi Jumlah Beban Tanggungan dan Pendapatan	48
4. 6 Kontingensi Poin Prioritas dan Pendapatan	49
4. 7 Kontingensi Jam Kerja dan Pendapatan.....	49
4. 8 Kontingensi Tarif Rata-rata dan Pendapatan	50
4. 9 Kontingensi Jumlah Trip dan Pendapatan	51
4. 10 Kontingensi Biaya Tetap dan Pendapatan.....	52
4. 11 Kontingensi Biaya Operasional dan Pendapatan	52
4. 12 Statistik Deskriptif Variabel.....	53
4. 13 Hasil Estimasi Regresi Linier Berganda	55
4. 14 Hasil Uji Normalitas	57
4. 15 Hasil Uji Heteroskedastisitas	58
4. 16 Hasil Deteksi Multikolinearitas	59
4. 17 Hasil Uji t-statistik	60
4. 18 Hasil Uji F Statistik.....	62
4. 19 Hasil Koefisien Determinasi	63

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. 1 Alasan Konsumen memilih Transportasi <i>Online</i>	2
1. 2 Data Pengguna Aplikasi Ojek <i>Online</i> di Indonesia tahun 2022-2023	4
2. 1 Kerangka Pemikiran.....	29

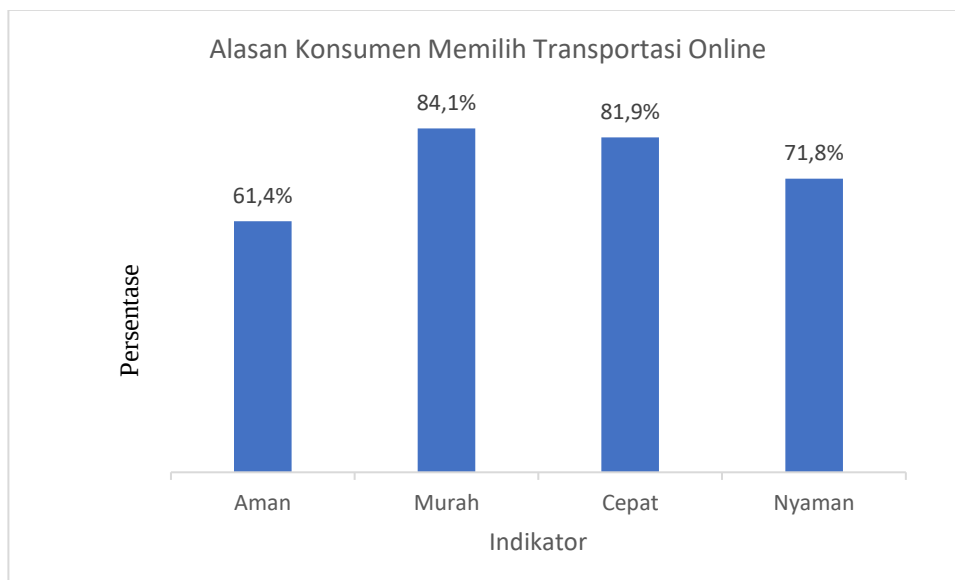
I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam pengembangan serta pembangunan sebuah wilayah, transportasi memegang peranan yang sangat penting. Dengan memanfaatkan kendaraan bertenaga manusia maupun mesin, transportasi memungkinkan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain menjadi lebih cepat serta efisien. Sarana ini membantu manusia memperpendek waktu tempuh serta meningkatkan konektivitas antarwilayah (Astutik, 2020). Mengingat betapa krusialnya peran transportasi, penataan sistem transportasi nasional harus dilakukan secara menyeluruh. Persoalan ini bertujuan untuk mewujudkan layanan transportasi yang tak hanya nyaman serta tertib, tetapi juga cepat, lancar, serta ramah di kantong (Giri & Dewi, 2017).

Jenis transportasi secara umum terbagi menjadi dua kategori, yakni transportasi umum serta transportasi pribadi. Transportasi pribadi merujuk pada kendaraan yang dimiliki secara individu, dilengkapi dokumen legal, serta bisa dipergunakan kapan saja untuk menunjang aktivitas perpindahan dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan transportasi umum merupakan alat transportasi maupun kendaraan yang diberikan pemerintah untuk masyarakat umum melangsungkan aktivitas setiap harinya. Jika dilihat dari tingkat keamanan serta kenyamanan maka transportasi pribadi lebih aman serta nyaman ketika digunakan, karena di transportasi umum tingkat kejahatan sangat tinggi serta masyarakat harus menanggung risiko kejahatan seperti pencurian, pemalakan serta kejahatan lainnya. Kelemahan-kelemahan yang terdapat di transportasi umum membuat masyarakat mempunyai banyak pertimbangan untuk memilih moda transportasi ini.

Industri transportasi mengalami kemajuan yang sangat signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Sistem moda transportasi yang dulunya hanya tersedia secara konvensional, kini telah bertransformasi menjadi layanan daring yang lebih canggih serta modern. Perubahan ini dipicu oleh munculnya inovasi disruptif, yang kini menjadi keharusan bagi setiap sektor industri, termasuk transportasi, guna menjaga daya saing, keberlanjutan, serta pertumbuhan di tengah dinamika pasar yang terus berkembang.



Sumber: Survey Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) tahun 2017

Gambar 1. 1 Alasan Konsumen memilih Transportasi Online

Hasil survei yang dilakukan oleh Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) pada tahun 2017 pada 4.668 responden memperlihatkan adanya sejumlah alasan mengapa masyarakat lebih cenderung memilih transportasi *online* dibandingkan transportasi umum. Salah satu alasan utamanya ialah faktor kenyamanan serta keamanan. Sebanyak 61,4% responden merasa aman serta 71,8% merasa nyaman saat memakai layanan transportasi *online*, karena mereka menilai risiko tindak kejahatan pada moda ini lebih rendah dibandingkan dengan transportasi umum. Faktor harga juga mempunyai peran yang bisa diperhitungkan pasalnya 84,1% responden menilai jika transportasi *online* mempunyai harga yang murah serta 81,9% responden memilih menggunakan

transportasi *online* karena dinilai cepat serta praktis maupun sederhana dalam penggunaannya.

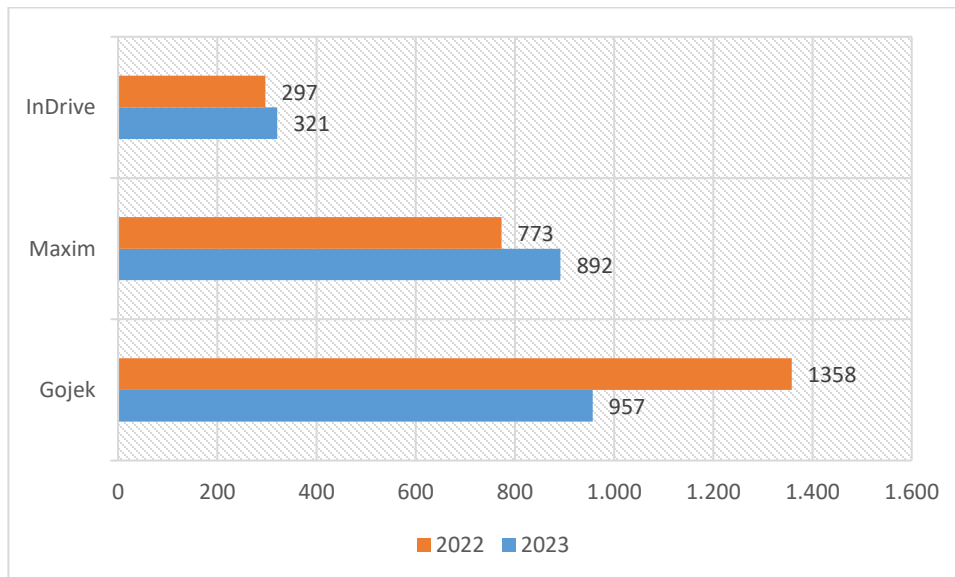
Dewasa ini, beragam kebutuhan manusia semakin bergantung pada konektivitas internet serta perkembangan teknologi digital. Integrasi antara aktivitas sehari-hari serta dunia digital telah menjadi bagian tak terpisahkan dalam menunjang kehidupan modern. Hal ini termasuk dalam *Transportation Network Companies (TNCs)* yang diawali oleh Amerika yang menyediakan transportasi jasa transportasi taksi maupun mobil *online*. *Transportation Network Companies (TNCs)* tentunya telah mendapatkan popularitas di seluruh dunia, termasuk di Indonesia. *Transportation Network Companies (TNCs)* seperti Uber, Grab, serta Go-Jek sudah menjadi pilihan transportasi utama para komuter selain taksi, kereta api, bus serta moda transportasi umum lainnya yang telah disediakan oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Di Indonesia sendiri, *TNCs* telah menguasai pasar transportasi sejak sekitar tahun 2014. Transportasi *online* (Uber) telah mengubah cara orang berkeliling di kota-kota di seluruh dunia. masuknya transportasi *online* (Uber) meningkatkan penggunaan angkutan umum untuk rata-rata agen angkutan serta efeknya tumbuh dari waktu ke waktu serta menjadi pelengkap bagi agen angkutan kecil serta agen di kota-kota besar (Hall et al., 2018). Semuanya telah menjadi pilihan favorit pelanggan dalam membantu rutinitas sehari-hari mereka, terutama sebelum serta sesudah jam kantor untuk menghindari kemacetan jalan, terutama di kota-kota serta daerah pinggiran kota mereka (Nurhidayah & Alkarim, 2017). Ada beberapa *TNCs* di Indonesia yang sudah beroperasi seperti Maxim, Go-Jek, Uber serta Grab serta hal ini merupakan bagian dari teknologi yang berkembang di masa revolusi industri 4.0.

Perkembangan teknologi di masa revolusi industri 4.0 melaju begitu cepat terbukti dengan ide bisnis kreatif yang diluncurkan serta diadaptasi beberapa tahun terakhir di Indonesia menggunakan kombinasi layanan yang dibutuhkan oleh manusia dengan teknologi, seperti Traveloka yang menyediakan layanan jasa tiket transportasi serta reservasi hotel, Shopee yang menyediakan layanan penyedia barang serta jasa untuk

mempertemukan penjual serta pembeli, juga Go-jek menyediakan layanan jasa ojek *online*. Perusahaan-perusahaan yang menyediakan jasa layanan berbasis teknologi (*online*) ini sangat membantu kegiatan manusia agar lebih praktis serta cepat dalam berkegiatan.

Dilansir dari data dari The State of Mobile 2024 Report yang dilansir oleh Databooks, terdapat tiga aplikasi transportasi *online* yang mencatat tingkat penggunaan tertinggi di Indonesia selama periode 2022 hingga 2023.



Sumber: *databooks*, 2024

Gambar 1. 2 Data Pengguna Aplikasi Ojek *Online* di Indonesia tahun 2022-2023
(dalam ribu)

Berdasarkan Gambar 1.2 memperlihatkan data pengguna aplikasi ojek *online* di Indonesia pada tahun 2022-2023. Terlihat jika Gojek masih menduduki peringkat pertama di tahun 2023. Meskipun Gojek masih menduduki posisi pertama di tahun 2023, penurunan 29% dari tahun sebelumnya menjadi pertanda jika ada potensi masalah maupun ketidakpuasan pengguna yang perlu diatasi oleh Gojek

Sementara itu, Maxim mengalami peningkatan 15,39% dibandingkan tahun sebelumnya. Lonjakan ini menandakan strategi maupun fitur menarik yang berhasil menarik minat pengguna. Pertumbuhan Maxim yang signifikan memperlihatkan potensi mereka untuk terus berkembang serta merebut pangsa pasar yang lebih besar di Indonesia.

Keberhasilan Maxim dalam menarik pengguna baru ini kemungkinan besar karena mereka memahami kebutuhan serta preferensi pengguna dengan baik. Kemampuan mereka untuk merespons kebutuhan pengguna dengan cepat menjadi keunggulan kompetitif yang patut diperhitungkan dalam persaingan sengit di pasar ojek *online* Indonesia.

Maxim, perusahaan layanan ojek *online*, mulai beroperasi di Indonesia pada tahun 2018. Perusahaan ini pertama kali didirikan di Rusia pada tahun 2003, serta selama enam tahun awal, operasionalnya hanya mencakup empat kota. Pada 2009, Maxim memperluas cakupannya ke tujuh kota, lalu bertambah menjadi 17 kota pada tahun 2010, serta hanya dalam satu tahun berkembang lagi hingga menjangkau 22 kota. Ekspansi internasional dimulai pada tahun 2014, ketika Maxim mulai merambah pasar luar negeri dengan membuka cabang di sejumlah negara seperti Ukraina, Kazakhstan, Georgia, Bulgaria, Tajikistan, Belarusia, Azerbaijan, Italia, serta akhirnya Indonesia.

Maxim menawarkan berbagai produk yang mampu bersaing dengan kompetitor, mulai dari layanan transportasi *online* memakai kendaraan roda dua yang dikenal sebagai *bike*, hingga jasa pengantaran makanan serta barang melalui layanan *delivery*. Selain itu, Maxim juga menyediakan layanan kebutuhan harian yang mencakup cleaning untuk membersihkan rumah, massage serta spa untuk pijat, serta laundry untuk mencuci pakaian, yang semuanya dikelompokkan dalam kategori *Life*. Di samping itu, Maxim menghadirkan layanan transportasi *online* melalui aplikasi mobile dengan tiga jenis layanan mobil, yakni Maxim *Car* Biasa, Maxim *Car* L, serta Maxim Rental Car

(Car). Tidak ketinggalan, Maxim juga menyediakan layanan kargo untuk pengiriman barang berkapasitas besar, serta layanan tambahan lainnya.

Menurut Maria Pukhova (*Public Relation Specialist Maxim*), Maxim beroperasi di Indonesia setelah melakukan analisa pasar serta kebutuhan. Menurutnya Indonesia adalah salah satu pangsa pasar yang potensial serta dinilai akan mengalami perkembangan industri teknologi sangat baik dengan jumlah penduduk yang tinggi. Selain itu, dibutuhkan pengembangan dalam sektor transportasi publik sehingga Maxim hadir membantu mengurangi masalah tersebut.

Ketika pemerintah menaikkan tarif transportasi *online* melalui keputusan resmi, Maxim mulai menarik perhatian konsumen di Bandar Lampung. Keputusan Menteri Perhubungan No. 348 Tahun 2019 menetapkan jika kenaikan tarif ini mulai diterapkan sejak 2 September 2019, dengan dua komponen tarif yakni biaya langsung yang diatur oleh Kemenhub serta biaya tidak langsung yang ditentukan oleh penyedia layanan *online*, yang maksimal sejumlah 20% dari biaya langsung (Franedya, 2019). Akibat perubahan harga ini, banyak pengguna beralih memakai layanan Maxim karena menawarkan tarif yang lebih ekonomis dibandingkan GoJek serta Grab.

Tabel 1.1 Perbandingan Harga Maxim, Gojek serta Grab

Nama Jasa Transportasi Online	Harga Batas Bawah > 5 KM
Maxim Bike	Rp. 8.600,00
Gojek Ride	Rp. 12.000,00
Grab Bike	Rp. 11.000,00

Sumber: *Aplikasi Maxim, Gojek serta Grab, 2024*

Salah satu faktor utama yang menyebabkan pertumbuhan pesat Maxim, seperti terlihat pada Tabel 1.1 ialah tarif yang lebih terjangkau dibandingkan dengan para pesaingnya. Menurut survei Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) pada tahun 2017 yang melibatkan 4.668 responden, terdapat beberapa alasan masyarakat lebih memilih transportasi *online* daripada transportasi umum, dengan harga murah menjadi faktor

paling signifikan. Kondisi ini membuat layanan Maxim mudah diterima oleh berbagai kalangan masyarakat, termasuk para mahasiswa.

Meskipun regulasi tersebut bertujuan untuk menciptakan standar pelayanan dan perlindungan terhadap konsumen serta pengemudi, implementasinya di lapangan menunjukkan adanya disparitas tarif antarplatform. Sebagai contoh, batas bawah tarif yang ditetapkan oleh Maxim sebesar Rp 8.600 masih jauh lebih rendah dibandingkan Gojek sebesar Rp 12.000 dan Grab Rp 11.000. Kondisi tersebut memunculkan persoalan keadilan dalam implementasi tarif, sebab para *driver* dari berbagai platform ojek *online* sejatinya menghadapi jenis dan besaran beban pengeluaran yang tidak jauh berbeda, baik dalam bentuk biaya tetap maupun operasional. Biaya tetap seperti kendaraan bermotor, atribut kerja (jaket dan helm), serta *smartphone*, merupakan kebutuhan pokok yang harus dipenuhi oleh semua *driver*. Di samping itu, mereka juga harus menanggung biaya operasional harian seperti bahan bakar, pulsa, kuota internet, serta perawatan kendaraan. Dengan demikian, ketimpangan tarif yang terjadi antarpelaku usaha transportasi daring tidak hanya berpotensi menimbulkan persaingan yang tidak seimbang, tetapi juga menimbulkan pertanyaan mengenai keadilan penerapan kebijakan pemerintah dalam konteks kesejahteraan pengemudi.

Selain persoalan tarif dan pengeluaran, kemudahan akses terhadap peluang kerja juga menjadi faktor penting yang menjadikan Maxim menarik bagi para pekerja. Tidak seperti beberapa platform kompetitor yang membuka perekrutan *driver* dalam periode tertentu, Maxim memberi akses terbuka bagi siapa saja yang ingin bergabung kapan pun tanpa harus menunggu gelombang pendaftaran resmi. Model perekrutan yang lebih fleksibel ini memberi keuntungan tersendiri, khususnya bagi masyarakat yang berada dalam tekanan ekonomi dan membutuhkan pekerjaan segera. Dengan demikian, Maxim tidak hanya dipilih karena tarifnya yang murah dari sisi konsumen, tetapi juga karena kemudahan aksesnya dari sisi tenaga kerja.

Meskipun secara struktur pasar industri ojek *online* di Indonesia diklasifikasikan sebagai pasar oligopoli karena hanya terdapat beberapa pelaku usaha besar seperti Gojek, Grab, dan Maxim yang menguasai pangsa pasar, namun dalam implementasi di lapangan, industri ini sering kali menunjukkan kecenderungan perilaku yang menyerupai monopoli. Hal tersebut dapat diamati dari adanya dominasi yang kuat oleh satu platform tertentu di wilayah-wilayah tertentu, baik dari segi jumlah pengguna jasa maupun mitra pengemudi yang beroperasi di dalamnya.

Di sejumlah wilayah perkotaan, platform seperti Gojek atau Grab cenderung mendominasi aktivitas pasar, baik dari segi jumlah pengguna jasa maupun mitra pengemudi yang beroperasi dalam ekosistemnya. Kondisi ini menimbulkan ketergantungan yang tinggi, di mana pilihan konsumen menjadi terbatas secara fungsional dan daya tawar mitra pengemudi terhadap perusahaan menjadi sangat rendah.

Lebih lanjut, ekosistem digital yang bersifat tertutup, seperti sistem poin prioritas, algoritma penugasan order, serta skema insentif yang tidak transparan, turut memperkuat ketimpangan relasi antara perusahaan platform dengan mitra pengemudi. Dalam situasi ini, perusahaan memiliki kendali yang besar dalam menentukan tarif, aturan kerja, dan distribusi order secara sepihak, tanpa mekanisme negosiasi atau partisipasi dari pihak driver. Dengan demikian, meskipun industri ini secara struktural termasuk dalam pasar oligopoli, namun dalam praktiknya menunjukkan karakteristik monopoli perilaku. Artinya, satu entitas usaha dapat memiliki pengaruh dominan secara algoritmik, operasional, dan jaringan pengguna dalam skala wilayah tertentu, sehingga menciptakan relasi pasar yang tidak setara dan bersifat eksploitatif terhadap mitra kerjanya.

Kajian ini berfokus pada faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pada *driver* ojek *online* Maxim, khususnya Maxim *Bike* dikarenakan sepeda motor masih menjadi kendaraan utama yang digunakan oleh sebagian besar *driver* ojek *online* di Indonesia.

Meskipun ada banyak jenis layanan transportasi yang tersedia, penggunaan sepeda motor dalam layanan ojek *online* tetap menjadi pilihan yang dominan karena fleksibilitas, kecepatan, serta kemampuannya untuk menjangkau area yang lebih luas. Oleh karena itu, penting untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi pendapatan para *driver* Maxim Bike guna meningkatkan kesejahteraan mereka serta memastikan kelancaran operasional perusahaan dalam memenuhi kebutuhan transportasi umum, sehingga bisa memberi kontribusi positif bagi ekonomi serta mobilitas masyarakat secara keseluruhan.

Pendapatan yang diperoleh *driver* Maxim dalam layanan ojek *online* sangat dipengaruhi oleh tarif rata-rata per penumpang. Semakin tinggi tarif rata-rata yang diterima dalam satu hari, maka pendapatan *driver* juga akan meningkat. Selain itu, jumlah penumpang yang dilayani setiap hari juga menjadi faktor penting, mengingat setiap penumpang mempunyai tujuan serta jarak tempuh yang berbeda-beda. Dengan jarak tempuh yang semakin jauh, biaya yang harus dibayar penumpang pun akan meningkat, begitu pula sebaliknya.

Selain pendapatan yang diterima, *driver* tentunya mempunyai pengeluaran yang mereka keluarkan. Biaya ini dikeluarkan untuk menunjang pekerjaan sebagai *driver* ojek *online*, biaya yang harus dikeluarkan sebagai biaya tetap adalah biaya atas kendaraan bermotor, atribut berupa jaket serta helm juga biaya untuk *smartphone*. Kendaraan bermotor mempunyai peran penting karena sebagai *driver* ojek *online* kendaraan bermotor merupakan modal utama untuk bisa bekerja dalam pekerjaan ini, selanjutnya biaya untuk atribut yang meliputi jaket serta helm karena atribut merupakan bagian penting bagi seorang *driver* ojek *online* sebagai identitas diri mewakili perusahaan yang menaunginya juga dengan kepemilikan atribut yang lengkap akan menambah point prioritas yang diberikan perusahaan untuk *driver* nya. *Smartphone* juga mempunyai peran yang tak kalah penting, dalam pengaplikasiannya menjadi *driver* ojek *online* sangat membutuhkan *smartphone* karena *driver* harus

menunggu orderan yang masuk, melihat peta jalan maupun tujuan order melalui *smartphone*.

Selain pengeluaran untuk biaya tetap, *driver* juga memiliki pengeluaran untuk biaya yang berkelanjutan dalam jangka waktu tertentu, baik pengeluaran untuk secara harian ataupun pengeluaran secara bulanan. Biaya operasional harian yang dikeluarkan oleh para *driver* bersifat tidak tetap serta mencakup pengeluaran untuk bensin, pulsa, kuota, serta perawatan kendaraan. Besarnya pengeluaran untuk bensin, pulsa, serta kuota bergantung pada durasi kerja yang dijalani setiap hari. Sementara itu, untuk pengeluaran bulanan, para *driver* biasanya fokus pada pemeliharaan kendaraan agar tetap dalam kondisi prima saat digunakan bekerja, dengan melakukan perawatan rutin agar kendaraan selalu berfungsi dengan baik.

Dengan mempertimbangkan latar belakang tersebut, penulis bermaksud untuk mengkaji berbagai faktor yang memengaruhi pendapatan para pekerja ojek *online* melalui sebuah penelitian yang berjudul “**Determinan Pendapatan Driver Maxim Bike di Kota Bandar Lampung**”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka masalah utama yang akan dikaji dalam kajian ini bisa dirumuskan seperti berikut:

1. Seberapa besar pengaruh faktor variabel tarif rata-rata terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung?
2. Seberapa besar pengaruh faktor variabel jumlah trip terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung?
3. Seberapa besar pengaruh faktor variabel biaya tetap terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung?
4. Seberapa besar pengaruh faktor biaya operasional terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung?

5. Seberapa besar pengaruh faktor variabel tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional secara bersama-sama terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan Masalah Penelitian tersebut maka tujuan dalam kajian ini ialah:

1. Untuk menganalisis pengaruh faktor variabel tarif rata-rata terhadap pendapatan *Driver* Maxim di Kota Bandar Lampung.
2. Untuk menganalisis pengaruh faktor variabel jumlah trip terhadap pendapatan *Driver* Maxim di Kota Bandar Lampung.
3. Untuk menganalisis pengaruh faktor variabel biaya tetap terhadap pendapatan *Driver* Maxim di Kota Bandar Lampung.
4. Untuk menganalisis pengaruh faktor biaya operasional terhadap pendapatan *Driver* Maxim di Kota Bandar Lampung.
5. Untuk menganalisis pengaruh faktor variabel tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional secara bersama-sama terhadap pendapatan *Driver* Maxim di Kota Bandar Lampung?

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Penulis

Studi ini bertujuan untuk menambah wawasan serta pemahaman penulis secara lebih mendalam serta luas. Selain itu, penelitian ini juga berfungsi sebagai salah satu persyaratan akademik dalam rangka memperoleh gelar sarjana.

2. Bagi Masyarakat Luas

Hasil dari kajian ini diharapkan bisa menjadi sumber informasi tambahan bagi masyarakat yang ingin memahami lebih dalam mengenai faktor-faktor yang memengaruhi pendapatan para pengemudi ojek *online*.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Sebagai bahan referensi bagi para peneliti selanjutnya yang akan serta ingin mengambil topik penelitian dengan mempergunakan variabel yang sama.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Pendapatan

Dilansir dari kutipan Marbun (2003), pendapatan ialah sejumlah uang yang diterima oleh individu, perusahaan, maupun organisasi dalam berbagai bentuk seperti upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, serta laba. Pendapatan sendiri ialah total penghasilan yang diperoleh dari aktivitas bekerja, biasanya dihitung secara bulanan maupun tahunan. Dengan demikian, pendapatan juga bisa dijadikan sebagai gambaran kondisi ekonomi sebuah keluarga (Hes dkk, 2023).

Selama periode tertentu, total penerimaan yang diperoleh dikenal sebagai pendapatan (*revenue*). Oleh sebab itu, pendapatan bisa diartikan sebagai keseluruhan penghasilan yang diterima oleh seorang individu dalam waktu tertentu, yang merupakan imbalan atas jasa maupun faktor produksi yang telah disediakan. (Reksoprayitno, 2004). Pendapatan ialah perolehan yang bersumber dari biaya-biaya faktor produksi ataupun jasa-jasa produktif (Sukirno, 2009).

Dari definisi tersebut bisa dipahami jika penghasilan yang diperoleh seorang pengemudi ojek *online* ialah kompensasi berupa uang yang diterima atas jasanya mengantar penumpang melalui aplikasi layanan ojek *online* dalam jangka waktu tertentu. Pendapatan sendiri bisa diartikan sebagai hasil akhir dari pengurangan seluruh biaya produksi dari total penerimaan, yang mencakup baik pendapatan kotor (total penerimaan) maupun pendapatan bersih (Rahim, 2008).

Kajian ini berfokus pada pendapatan yang diperoleh pengemudi ojek *online*, khususnya yang berasal dari keuntungan atas jasa yang mereka tawarkan. Pendapatan tersebut dihitung berdasarkan total penerimaan yang mereka hasilkan, dikurangi dengan berbagai pengeluaran seperti biaya bahan bakar, retribusi, serta biaya operasional lainnya. Dengan kata lain, pendapatan yang dimaksud merupakan selisih antara total revenue dengan total biaya yang dikeluarkan selama menjalankan aktivitas layanan ojek *online*.

Formulasi pendapatan bisa dirumuskan seperti berikut:

$$Y = TR - TC$$

Keterangan:

Y = Pendapatan

TR = Total penerimaan

TC = Total Biaya

Total penerimaan maupun total revenue mengacu pada keseluruhan pendapatan yang diperoleh oleh sebuah perusahaan sebagai hasil dari aktivitas penjualan barang maupun jasa yang diproduksinya (Case & Fair, 2006). Penerimaan total dirumuskan seperti berikut:

$$TR = P \cdot Q$$

Keterangan:

TR= Total penerimaan

P = Harga barang maupun jasa

Q = Jumlah barang maupun jasa

Jika dihubungkan dengan layanan transportasi *online* seperti Maxim, maka teori tersebut memperlihatkan jika pendapatan yang diperoleh oleh pengemudi sangat bergantung pada dua hal utama: besaran tarif perjalanan yang dibayar oleh setiap pelanggan (aspek harga), serta jumlah penumpang yang berhasil diangkut dalam satu

hari (aspek kuantitas). Kombinasi antara nilai tarif serta frekuensi perjalanan menentukan total penghasilan harian seorang *driver* Maxim.

Untuk memperoleh keuntungan, seluruh pendapatan yang diperoleh harus dikurangi dengan keseluruhan biaya yang telah dikeluarkan. Total biaya maupun Total Cost (TC) merupakan jumlah seluruh pengeluaran yang dilakukan oleh pelaku usaha guna menghasilkan sebuah produk maupun jasa. Biaya ini terdiri atas dua jenis, yakni fixed cost (biaya tetap) serta variable cost (biaya yang berubah tergantung pada volume produksi). (Charles T et al., 2008). Total biaya (*total cost*) bisa diperoleh dengan cara menambahkan semua biaya tetap (*total fixed cost*) dengan seluruh biaya variabel (*total variable cost*).

$$TC = TFC + TVC$$

Keterangan:

TC = Biaya total

TFC = Total biaya tetap

TVC = Total biaya variable

Biaya tetap total (*Total Fixed Cost/TFC*) ialah jumlah seluruh pengeluaran untuk mendapatkan faktor produksi yang jumlahnya tak mengalami perubahan, meskipun tingkat produksi berubah. Sementara itu, biaya variabel total (*Total Variable Cost/TVC*) ialah keseluruhan pengeluaran yang dipergunakan untuk memperoleh faktor produksi yang jumlahnya bisa disesuaikan sesuai dengan kebutuhan produksi (Case & Fair, 2006). Dalam penerapannya pada ojek *online* khususnya Maxim biaya tetap dibentuk oleh total biaya tetap yang meliputi biaya atas kendaraan, atribut, serta *smartphone* lalu ditambah total biaya operasional yang meliputi bensin, pulsa serta kuota serta perawatan kendaraan.

Dalam penelitian ini, pendapatan dihitung menggunakan rumus:

$$Y = TR - TC$$

Dimana TR adalah total jumlah uang yang diterima oleh *driver* ojek *online*, serta TC adalah total biaya yang dikeluarkan oleh *driver* ojek *online* untuk menjalankan jasa.

Dari persamaan yang diberikan, TR bisa dihitung sebagai:

$$TR = P.f(x'_i s)$$

Dimana P adalah harga produk maupun harga output yang dijual, serta $f(x'_i s)$ adalah fungsi produksi yang menjelaskan hubungan antara input (kapital, upah, serta input lainnya) serta output (jumlah produk maupun jasa yang dihasilkan).

Sementara itu, TC bisa dihitung sebagai:

$$TC = P_i.X_i$$

Dimana P_i adalah harga input yang digunakan untuk memproduksi produk serta jasa, serta X_i adalah jumlah input yang digunakan.

Oleh karena itu, pendapatan bisa dihitung sebagai selisih antara total penerimaan (TR) serta total biaya (TC), yaitu:

$$Y = TR - TC = P.f(x'_i s) - P_i.X_i$$

$$Y = f(P, x'_i s, W_i)$$

Dimana:

P = Harga output

$x'_i s$ = Output

P_i = Harga input

X_i = Input produksi

W_i = biaya lainnya

Jumlah pendapatan yang diperoleh oleh pengemudi ojek *online* bisa diukur melalui total penerimaan (*total revenue*) yang mereka hasilkan. Besar kecilnya pendapatan ini dihitung berdasarkan total kompensasi yang diterima dari layanan yang diberikan, yang dilambangkan dengan TR. Penilaian atas pendapatan tersebut ditentukan oleh seberapa banyak perjalanan (*trip*) yang diselesaikan oleh *driver* selama periode tertentu.

Terdapat 3 jenis kemungkinan pada tingkat output keseimbangan pada pelaku usaha, yaitu (Boediono, 2000):

1. Jumlah pendapatan yang diperoleh oleh pengemudi ojek *online* bisa diukur melalui total penerimaan (*total revenue*) yang mereka hasilkan.
2. Besar kecilnya pendapatan ini dihitung berdasarkan total kompensasi yang diterima dari layanan yang diberikan, yang dilambangkan dengan TR.
3. Penilaian atas pendapatan tersebut ditentukan oleh seberapa banyak perjalanan (*trip*) yang diselesaikan oleh *driver* selama periode tertentu.

2.1.2 Transportasi

a) Pengertian Transportasi

Istilah transportasi berasal dari bahasa Inggris *transportation*, yang berarti pengangkutan, yakni aktivitas memindahkan manusia maupun barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan menggunakan alat bantu, baik kendaraan darat, laut, maupun udara baik yang digerakkan mesin ataupun tidak, serta bisa bersifat umum maupun pribadi. Pengertian tersebut, sebagaimana tercantum dalam *Black's Law Dictionary*, pada dasarnya sejalan dengan definisi “pengangkutan” dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yakni kegiatan memindahkan orang maupun barang dengan mempergunakan berbagai jenis kendaraan yang berkembang seiring kemajuan teknologi (Wijaya, 2016). Pada umumnya, transportasi bisa dimaknai menjadi suatu proses memindahkan maupun menggerakkan orang ataupun barang dari satu tempat

asal menuju tempat tujuan tertentu, dengan mempergunakan alat bantu tertentu, guna memenuhi sebuah kebutuhan maupun kepentingan tertentu (Miro, 2012).

Transportasi pada dasarnya bisa disimpulkan sebagai media maupun alat yang dipergunakan untuk memindahkan serta menggerakkan individu maupun barang dari sebuah lokasi ke lokasi lainnya. Proses ini dilakukan seiring dengan kemajuan teknologi yang mendukung efektivitas serta efisiensi perpindahan tersebut.

b) Pengertian Ojek Online

Sebagai salah satu jenis transportasi roda dua, ojek dikemudikan oleh seorang *driver* serta menjadi solusi efektif dalam menghadapi kemacetan, terutama di kota-kota besar. Istilah “ojek” berasal dari kata “ngojek”, yang berarti usaha mencari penghasilan tambahan guna menutupi kekurangan gaji pokok. Kata tersebut diturunkan dari bahasa Belanda *object*, yang mengacu pada barang dagangan maupun segala hal yang bisa menghasilkan uang. Menurut pandangan Suryadi, ojek ataupun ojeg ialah sebuah bentuk transportasi umum nonformal di Indonesia yang umumnya mempergunakan sepeda motor, meskipun dulunya bisa juga berupa sepeda biasa. Disebut tidak formal dikarenakan operasionalnya tak mempunyai pengakuan serta izin resmi dari pemerintah. Maka dari itu, bisa dirangkum jika ojek ialah sebuah sarana transportasi roda dua yang dikendarai oleh satu pengemudi, tidak diatur secara resmi oleh negara, serta kapasitas angkutnya terbatas pada satu hingga dua penumpang saja.

Istilah “*online*” dalam bahasa Indonesia kerap diterjemahkan sebagai “dalam jaringan” maupun lebih populer dengan singkatan “*daring*”. Secara umum, *online* mengacu pada kondisi di mana suatu perangkat komputer sedang terhubung ke jaringan internet. Ketika komputer berada dalam kondisi *online*, pengguna bisa menjelajahi dunia maya, mengakses informasi, serta melakukan pencarian data secara digital. Melalui koneksi ini pula, komunikasi bisa terjalin secara virtual, baik secara verbal maupun non-verbal, antarindividu dari berbagai negara serta wilayah di seluruh penjuru dunia. (Wijaya, 2016).

Berdasarkan definisi-definisi sebelumnya, bisa disimpulkan jika ojek *online* ialah sebuah bentuk transportasi umum roda dua yang dikendarai oleh seorang pengemudi serta dijalankan melalui aplikasi berbasis teknologi pada *smartphone* yang terhubung dengan jaringan internet. Meskipun prinsip dasarnya sama dengan ojek konvensional, ojek *online* dianggap lebih modern dikarenakan telah memanfaatkan kemajuan teknologi digital. Penggunaan aplikasi dalam sistem operasinya memberi kemudahan bagi pengguna dalam mengakses layanan ini. Dengan sistem berbasis teknologi, ojek *online* menjadi sarana transportasi yang lebih praktis, cepat, serta efisien bagi masyarakat.

c) Sejarah Ojek Online

Di kota-kota besar Indonesia seperti Jakarta, Bandung, Makassar, serta Yogyakarta, ojek mulai dikenal serta digunakan oleh masyarakat. Sejak tahun 1970, ojek sudah ada di Jakarta, dimulai dengan ojek sepeda yang pertama kali muncul di Pelabuhan Tanjung Priok. Larangan masuknya bemo serta becak ke pelabuhan tersebut membuka peluang bagi pemilik sepeda untuk menawarkan jasa ojek. Sementara itu, di Jawa Tengah, masyarakat desa mengembangkan ojek dengan beralih menggunakan sepeda motor, terutama yang bermesin 90cc buatan Jepang. Keberhasilan ini menarik perhatian seorang cukong di Jakarta yang pada Juli 1974 membeli 20 sepeda motor untuk memulai usaha ojek motor di Ancol. Popularitas ojek motor pun terus meningkat hingga menyebar luas ke berbagai wilayah Jakarta pada tahun 1979. Kini, ojek tak hanya hadir di Jakarta tetapi juga menjadi moda transportasi populer di berbagai kota besar di Indonesia, terutama sebagai solusi efektif untuk mengatasi kemacetan.

Karena meningkatnya kebutuhan akan layanan ojek di Jakarta, pada tahun 2011 hadir sebuah perusahaan yang menyediakan pemesanan ojek melalui telepon. Perusahaan ini berfungsi sebagai penghubung antara konsumen serta pengemudi ojek. Seiring perkembangan teknologi, ojek kemudian berkembang menjadi layanan transportasi berbasis aplikasi *online* yang bisa diakses lewat *smartphone*. Penerapan sistem aplikasi

online tersebut mulai diperkenalkan pada tahun 2014. Kehadiran jasa transportasi berbasis aplikasi ini merupakan respons pada persaingan yang menuntut pemanfaatan teknologi untuk memudahkan mobilitas masyarakat. (Wijaya, 2016). Ojek berubah menjadi transportasi berbasis teknologi yang dikenal sebagai ojek *online* berkat penerapan aplikasi *online* pada *smartphone*. Sejak pertama kali muncul pada tahun 2011, ojek *online* terus berkembang serta kini menjadi alternatif pilihan transportasi masyarakat untuk mengatasi kemacetan di berbagai kota besar. Saat ini, layanan ojek *online* sudah tersedia serta tersebar luas di seluruh kota besar di Indonesia.

Banyak manfaat yang diberikan oleh aplikasi *online* pada *smartphone* baik bagi pengemudi ojek maupun penumpangnya. Dengan bantuan aplikasi tersebut, para *driver* bisa dengan mudah memperoleh penumpang. Di sisi lain, penumpang merasa lebih praktis dikarenakan tidak perlu lagi menunggu di pinggir jalan maupun datang ke pangkalan ojek, cukup memesan lewat *smartphone*. Selain itu, penumpang bisa melihat estimasi tarif, perkiraan waktu tempuh, serta lokasi *driver* secara real-time. Pembayaran pun kini bisa dilakukan secara non-tunai. Berkat kemajuan teknologi ini, ojek semakin populer serta dikenal luas oleh masyarakat sebagai layanan transportasi berbasis aplikasi *online*, yang umum disebut sebagai ojek *online*.

d) Perbedaan Ojek Online dengan Ojek Konvensional

Perbedaan yang mencolok antara ojek *online* serta ojek konvensional terletak pada teknologi yang dipergunakan. Ojek konvensional beroperasi seperti pada masa awal kemunculannya, tanpa memakai teknologi berbasis *smartphone*. Sebaliknya, ojek *online* memberi kemudahan bagi penggunanya untuk dijemput serta diantar langsung ke tujuan, dengan opsi pembayaran yang fleksibel, baik secara tunai maupun melalui aplikasi dengan metode uang elektronik (Amira & Nio, 2021). Tarif pada ojek *online* sudah ditetapkan oleh penyedia layanan berdasarkan jarak tempuh, sehingga lebih teratur serta sangat jelas. Sebaliknya, tarif ojek konvensional cenderung bervariasi karena biasanya harus melalui proses tawar-menawar terlebih dahulu sebelum

disepakati oleh pengemudi ojek, yang baru akan melanjutkan perjalanan setelah harga disetujui.

2.2 Tinjauan Empiris

Sebagai acuan dalam kajian ini, beberapa hasil studi sebelumnya dipergunakan sebagai dasar perbandingan serta penguatan, di antaranya ialah penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebagaimana dijelaskan berikut:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Penulis	serta	Judul Penelitian	Variabel	Hasil Penelitian
		Tahun			
1	Lusia Wenehenubun, Ita Pingkan F. Rorong, Steeva Tumangkeng (2023)	Y. Y.L	<i>Pengaruh Jam Kerja, Tarif Dan Jumlah Orderanterhadap Pendapatan Driver Online (Indriver) Di Kota Manado</i>	Jam Kerja, Tarif serta Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan	Temuan penelitian mengungkapkan jika variabel Jam Kerja secara individu tak memberi pengaruh yang signifikan pada Pendapatan <i>Driver Online</i> (inDrive) di Kota Manado. Sebaliknya, variabel Tarif memperlihatkan pengaruh positif serta signifikan terhadap pendapatan tersebut. Selain itu, variabel Jumlah Orderan juga berpengaruh positif serta signifikan pada tingkat pendapatan

						<i>driver</i> . Secara keseluruhan, ketiga variabel independen tersebut secara simultan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Pendapatan <i>Driver Online</i> (inDrive) di Kota Manado.
2	Mahendra Kurniawan (2022)	<i>Pengaruh Tarif dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan Driver Ojek Online di Surabaya. (The Effect of Rate and Order Amount on Online Ojek Driver Revenue in Surabaya)</i>	Tarif dan jumlah orderan terhadap pendapatan	serta jumlah orderan terhadap pendapatan	Penelitian ini memperlihatkan jika secara parsial, variabel jumlah orderan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan <i>driver</i> . Namun, variabel tarif tidak memperlihatkan pengaruh yang signifikan secara parsial. Ketika dianalisis secara bersamaan, kedua variabel tersebut—tarif serta jumlah orderan—memberi pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan <i>driver ojek online</i> di Surabaya. Hasil	

				analisis koefisien determinasi memperlihatkan nilai sejumlah 0,637, yang berarti jika 63,7% variasi pendapatan <i>driver</i> bisa dijelaskan oleh variabel tarif serta jumlah orderan, sementara sisanya sejumlah 36,3% dipengaruhi oleh faktor lain.
3	Yuan Swastika, Muhammad Yusuf, Fitria Napu, Ardianto Idris (2022)	<i>Analisis Perbandingan Pendapatan Driver Grabcar Dan Go-Car Di Kota Kendari Tahun 2020</i>	Pendapatan, bonus poin transaksi, pengurangan pendapatan untuk deposit, pengurangan pendapatan berdasarkan biaya bensin dalam sehari beroperasi, pengurangan pendapatan berdasarkan	Hasil penelitian ini menunjukkan jika, mayoritas pendapatan yang diterima oleh responden <i>driver</i> GrabCar melebihi pendapatan <i>driver</i> Go-Car. Dalam hal ini peneliti bisa menyimpulkan jika ada perbandingan pendapatan antara <i>driver</i> GrabCar serta Go-Car di Kota Kendari tahun 2020.

				biaya makan, pengurangan pendapatan berdasarkan pulsa,	
4	Metusalak Elton Wanda, Agus Prasetyanta (2021)	<i>Analisis Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja, serta Jumlah Orderan terhadap Pendapatan Driver Ojek Online Di Kota Yogyakarta</i>	Pengalaman kerja, jam kerja, serta jumlah orderan	Hasil analisis yang diperoleh mengindikasikan jika secara parsial, pengalaman kerja mempunyai pengaruh positif serta signifikan terhadap pendapatan. Selain itu, jam kerja juga memperlihatkan pengaruh positif serta signifikan, begitu pula dengan jumlah orderan yang berkontribusi secara positif serta signifikan terhadap pendapatan. Secara simultan, ketiga variabel tersebut pengalaman kerja, jam kerja, serta jumlah orderan secara bersama- sama memberi pengaruh	

				positif serta signifikan terhadap pendapatan.
5	Anisa Pratiwi, Dewi Meliana Sari, Aulia Ismiyani Mubariqoh, M Gusti Andika, Silvia Ayu Nuraini, Annisa Fitri (2020)	<i>Pengaruh Layanan Online Food Delivery Terhadap Pendapatan Usaha Kuliner Di Bandar Lampung Pada Masa Pandemi Covid-19</i>	Layanan <i>online food delivery</i> , non-layanan <i>online food delivery</i>	Pendapatan usaha kuliner yang memanfaatkan layanan <i>online food delivery</i> tercatat sejumlah Rp 14.600.105,7, yang mana angka ini lebih tinggi jika dibandingkan dengan pendapatan usaha kuliner yang tidak menggunakan layanan tersebut, yaitu sejumlah Rp 7.265.263,267. Berdasarkan hasil uji t, diperoleh nilai t hitung sejumlah 2,398 yang lebih besar dari t tabel 2,00172, serta nilai signifikansi (2-tailed) sejumlah 0,02 yang lebih kecil dari α 0,05. Hal ini memperlihatkan adanya perbedaan signifikan antara pendapatan pengusaha makanan yang menggunakan layanan

					<i>online food delivery</i> dengan yang tidak menggunakannya.
6	Afri Ananda Nugroho (2021)	<i>Analisis Pengaruh Biaya Operasional, Jam Kerja, Teknologi Dan Lokasi Mangkal Terhadap Pendapatan Driver Ojek Online Di Kota Bojonegoro</i>	Pendapatan, biaya operasional, jam kerja, teknologi serta lokasi mangkal	Penelitian ini menghasilkan temuan jika biaya operasional, jam kerja, teknologi, serta lokasi mangkal memberi pengaruh signifikan terhadap pendapatan <i>driver</i> ojek <i>online</i> di kota Bojonegoro. Di antara variabel tersebut, biaya operasional serta teknologi memperlihatkan pengaruh positif yang signifikan terhadap pendapatan. Sementara itu, jam kerja serta lokasi mangkal justru memberi pengaruh negatif yang signifikan terhadap pendapatan para pengemudi ojek <i>online</i> di Bojonegoro.	

7	Hasbi (2019)	Prima	<i>Pengaruh Pengalaman Kerja, Lokasi Mangkal, Teknologi, Dan Biaya Operasional Terhadap Pendapatan Pengemudi Ojek Online Di Kota Malang</i>	Pengalaman Kerja, Lokasi Mangkal, Teknologi, Dan Biaya Operasional, Pendapatan	Temuan penelitian mengungkapkan jika pengalaman kerja, lokasi mangkal, teknologi, serta biaya operasional berkontribusi secara signifikan terhadap pendapatan pengemudi ojek <i>online</i> di Kota Malang. Pengalaman kerja, teknologi, serta biaya operasional memperlihatkan pengaruh positif yang signifikan terhadap pendapatan, sedangkan lokasi mangkal justru memberi pengaruh negatif yang signifikan terhadap pendapatan para pengemudi ojek <i>online</i> di Malang.
8	Deddy Cahyadi (2017)		<i>Analisis faktor- faktor yang mempengaruhi pendapatan driver ojek online</i>	Usia, jumlah penumpang, jam kerja serta tingkat pendidikan, pendapatan	Secara bersama-sama, faktor usia, jumlah penumpang, jam kerja, serta tingkat pendidikan memengaruhi pendapatan. Secara

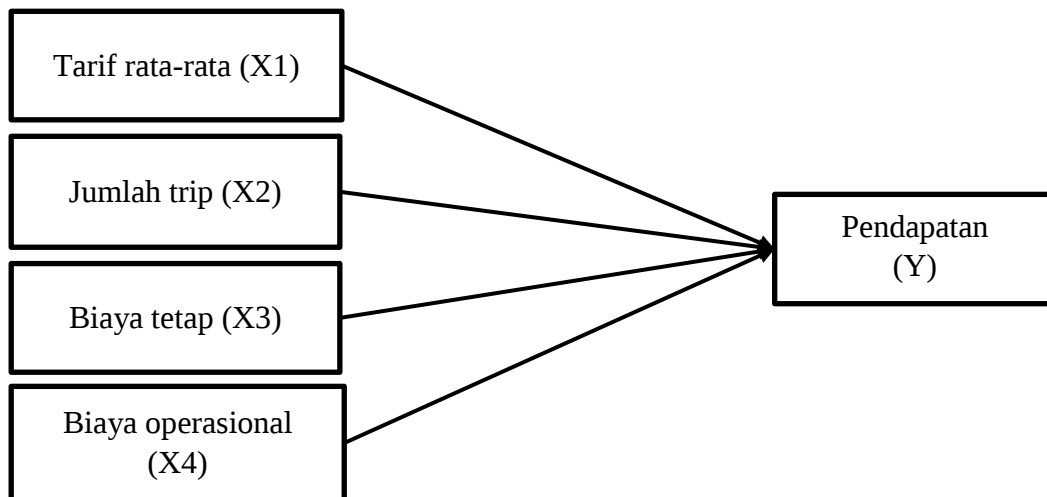
(studi pada go-jek malang)	parsial, usia, jumlah penumpang, serta jam kerja memberi pengaruh positif serta signifikan terhadap pendapatan, sedangkan tingkat pendidikan memperlihatkan pengaruh negatif serta tidak signifikan terhadap pendapatan.
----------------------------	--

2.3 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan teori-teori yang telah dijelaskan sebelumnya, penulis berusaha untuk menganalisis keterkaitan beberapa faktor yang memengaruhi pendapatan jasa ojek *online*, khususnya *driver* Maxim. Pendapatan *driver* ojek *online*, yang dalam istilah ekonomi disebut total revenue (TR), sangat dipengaruhi oleh tarif rata-rata per penumpang. Semakin tinggi tarif rata-rata yang dikenakan pada penumpang, maka semakin besar pula pendapatan yang diperoleh oleh *driver*. Besarnya tarif ini bergantung pada jarak tempuh yang dilakukan penumpang; semakin jauh jaraknya, maka tarif yang dibayarkan juga akan semakin tinggi.

Jumlah penumpang maupun trip harian menjadi salah satu faktor utama selain tarif rata-rata yang menentukan pendapatan *driver* ojek *online*. Semakin banyak trip yang dilakukan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh. Namun, pendapatan tersebut tidak lepas dari pengaruh biaya-biaya yang harus ditanggung. Biaya ini terbagi menjadi biaya tetap serta biaya operasional. Biaya tetap bagi *driver* ojek *online* Maxim mencakup motor, atribut, serta *smartphone*, sedangkan biaya operasional meliputi

bensin, pulsa serta kuota internet, serta perawatan kendaraan. Oleh sebab itu, pengelolaan biaya yang efisien menjadi kunci agar pendapatan bersih *driver* bisa maksimal.



Gambar 2. 1 Kerangka Pemikiran

2.4 Hipotesis

Sebagai jawaban sementara pada permasalahan penelitian, hipotesis harus dibuktikan kebenarannya melalui data yang dikumpulkan selama proses penelitian. Dengan demikian, hipotesis berfungsi sebagai dugaan awal yang menuntut verifikasi melalui analisis data yang diperoleh (Arikunto, 2010). Setelah peneliti memahami permasalahan secara mendalam serta menetapkan asumsi dasar, langkah selanjutnya adalah merumuskan teori sementara yang masih perlu dibuktikan kebenarannya. Inilah yang disebut hipotesis, di mana peneliti harus memastikan jika hipotesis tersebut bisa diuji secara ilmiah:

1. Diduga tarif rata-rata berpengaruh positif terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung.

2. Diduga jumlah trip berpengaruh positif terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung.
3. Diduga biaya tetap berpengaruh positif terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung.
4. Diduga biaya operasional berpengaruh positif terhadap pendapatan tenaga kerja ojek *online* di Kota Bandar Lampung.

III. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian dan Sumber Data

Kajian ini mempergunakan metode pendekatan deskriptif kuantitatif. Dalam teknik analisis deskriptif kuantitatif, data yang sudah terkumpul diuraikan maupun digambarkan secara apa adanya tanpa bertujuan untuk menarik kesimpulan yang bersifat generalisasi (Sugiyono, 2015). Kajian ini mempergunakan data primer sebagai sumber utama. Data primer ialah data yang diperoleh langsung dari sumbernya oleh peneliti. Pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara dengan subjek penelitian serta observasi maupun pengamatan langsung di lokasi penelitian. (Sugiyono, 2006).

3.2 Ruang Lingkup Penelitian

Kajian ini difokuskan pada pengaruh dari tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional pada pendapatan *driver* Maxim di Kota Bandar Lampung. Kota Bandar Lampung, sebagai ibu kota Provinsi Lampung, menjadi lokasi penelitian karena perannya yang strategis sebagai pusat kegiatan ekonomi di wilayah tersebut.

3.3 Metode Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data, peneliti mempergunakan dua metode utama, yakni kuesioner serta wawancara terstruktur. Kuesioner dilakukan dengan menyebarkan sejumlah pertanyaan tertulis kepada responden agar dijawab secara mandiri sesuai pengalaman mereka. Sementara itu, wawancara terstruktur dilakukan dengan panduan pertanyaan yang telah disusun sebelumnya, serta pertanyaan-pertanyaan tersebut diajukan secara sistematis tanpa mengubah urutannya. Metode ini dipilih untuk

memperoleh data yang lebih terarah serta mendalam dari para narasumber (Fadallah R.A, 2021). Dalam penelitian ini penulis akan memberi kuesioner serta pertanyaan terstruktur kepada *driver* Maxim di Kota Bandar Lampung.

3.4. Metode Penentuan Responden

3.4.1 Populasi dan Sampel

Populasi merujuk pada keseluruhan kelompok yang menjadi sasaran generalisasi dalam suatu penelitian, yang terdiri dari individu maupun objek dengan ciri serta karakteristik khusus. Karakteristik ini ditentukan oleh peneliti sebagai dasar untuk melakukan pengamatan serta pengumpulan data. Dari populasi inilah nantinya peneliti menarik kesimpulan berdasarkan hasil analisis yang dilakukan (Sugiyono, 2005). Pada kajian ini yang akan menjadi populasi adalah *driver* ojek *online* Maxim Bike yang beroperasi di Kota Bandar Lampung. Pemilihan lokasi populasi penelitian adalah Kota Bandar Lampung. Selain itu, populasi dalam penelitian ini dibatasi hanya *driver* maxim bike maupun yang menggunakan sepeda motor yang dimasukkan dalam penelitian. Dalam kajian ini, diperkirakan jika populasi tersebut sudah mencakup seluruh *driver* dengan karakteristik yang sesuai di wilayah tersebut.

Untuk menentukan jumlah sampel yang tepat, kajian ini mengacu pada rumus yang dikembangkan oleh Roscoe (Sekaran, 2006) yang memberi acuan umum untuk menentukan ukuran sampel ualnk:

- 1) Jumlah sampel yang ideal dalam sebagian besar studi berkisar antara 30 hingga 500 responden.
- 2) Apabila sampel dibagi menjadi beberapa kelompok (seperti berdasarkan jenis kelamin maupun tingkat pendidikan), maka setiap kelompok minimal harus mempunyai 30 responden untuk menjaga validitas data.
- 3) Pada riset multivariat, seperti analisis regresi berganda, total responden sebaiknya minimal sepuluh kali lebih banyak dari total variabel yang dianalisis.

- 4) Sementara itu, dalam eksperimen sederhana dengan pengendalian variabel yang ketat, studi masih bisa berjalan efektif meski hanya mempergunakan sampel kecil antara 10 hingga 20 orang.

Mengacu pada poin ketiga jika dalam penelitian multivariat jumlah sampel idealnya sepuluh kali lipat dari jumlah variabel yang diteliti, maka jumlah responden dalam kajian ini ditetapkan sejumlah 50 orang. Jumlah tersebut diperoleh dari hasil perhitungan 10 dikalikan jumlah total variabel, yakni empat variabel independen (X) serta satu variabel dependen (Y). Hal ini dikarenakan data mengenai jumlah driver Maxim di Kota Bandar Lampung tidak tersedia secara terbuka karena termasuk informasi internal perusahaan yang bersifat privat.

Berdasarkan ketentuan tersebut, peneliti tidak dapat menggunakan teknik penentuan sampel berbasis probabilitas yang memerlukan jumlah populasi yang diketahui. Sebagai alternatif, peneliti mengacu pada kaidah praktis Roscoe yang menyatakan bahwa dalam penelitian multivariat, jumlah sampel yang memadai adalah sepuluh kali jumlah variabel yang dianalisis. Selain itu, penetapan jumlah responden juga mempertimbangkan pendapat Roscoe, yang menyatakan jika dalam kebanyakan penelitian, jumlah sampel yang berada di antara 30 hingga 500 responden sudah bisa dianggap cukup merepresentasikan populasi yang diteliti (Sugiyono, 2006).

Berdasarkan ketentuan tersebut, penelitian ini melibatkan lima variabel, terdiri atas empat variabel independen, yaitu tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, dan biaya operasional, serta satu variabel dependen, yaitu pendapatan *driver*. Dengan demikian, jumlah responden yang digunakan ditentukan sebanyak 50 orang, sesuai dengan hasil perhitungan 5 variabel dikalikan 10. Jumlah tersebut juga masih berada dalam rentang ideal yang dianjurkan oleh Roscoe, yakni antara 30 hingga 500 responden, yang dinilai cukup untuk mewakili populasi dalam sebagian besar penelitian kuantitatif. Selain merujuk pada pertimbangan metodologis, penetapan jumlah responden juga mempertimbangkan faktor efisiensi waktu, keterbatasan sumber daya, serta kendala

teknis di lapangan, sehingga jumlah 50 responden dipandang sebagai ukuran yang proporsional dan layak secara ilmiah dalam menjawab tujuan penelitian.

Karakteristik responden pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Responden merupakan mitra *Driver Maxim Bike* yang aktif menjalankan layanan ojek *online* berbasis aplikasi di wilayah Kota Bandar Lampung.
2. Responden hanya terdiri dari *driver* yang menggunakan kendaraan roda dua (motor), bukan layanan lain seperti *Maxim Car* atau *Maxim Delivery*.
3. Responden memiliki pengalaman kerja minimal satu bulan sebagai *driver* aktif untuk memastikan pemahaman terhadap sistem kerja dan tarif di aplikasi Maxim.
4. Responden berdomisili atau beroperasi di dalam cakupan wilayah administrasi Kota Bandar Lampung, tidak termasuk kabupaten atau kota lain di luar wilayah tersebut.

3.4.2 Teknik Sampling

Sampel ialah sebuah sebagian dari jumlah serta karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2005). Dalam pelaksanaan kajian ini, penentuan sampel dilakukan memakai metode *nonprobability sampling*, yakni pendekatan yang tak memberi peluang yang sama pada seluruh anggota populasi untuk terpilih sebagai sampel. Teknik sampling spesifik yang digunakan adalah *purposive sampling*, yakni metode pemilihan sampel berdasarkan kriteria maupun pertimbangan tertentu yang telah ditentukan sebelumnya oleh peneliti (Sugiyono, 2019).

3.5 Definisi Operasional Variabel

Dalam sebuah penelitian diperlukan variabel-variabel yang dijadikan pengacu terciptanya permasalahan dalam penelitian. Variabel-variabel tersebut berupa variabel terikat (*dependen*) serta variabel bebas (*independen*) yang akan diperjelas serta

dimudahkan agar pembaca mudah untuk memahami variable-variabel yang akan dianalisis dalam kajian ini.

1. Variabel Bebas

a) Tarif Rata-rata (X1)

Tarif merujuk pada besaran biaya layanan transportasi yang harus dibayarkan oleh konsumen, baik melalui sistem kontrak, hasil negosiasi, maupun penetapan resmi oleh pemerintah. Penentuan biaya jasa transportasi ini mengikuti ketentuan sistem tarif yang berlaku secara umum, kecuali terdapat ketentuan khusus dalam buku tarif (Hes dkk, 2023). Variabel tarif ini diukur berdasarkan total biaya yang dibayarkan konsumen, dihitung dari jarak perjalanan tertentu, serta dinyatakan dalam satuan rupiah yang berlaku harian kepada pengemudi *Maxim Bike* di Kota Bandar Lampung. Nilai tarif rata-rata diakumulasi dalam satuan harian selama periode satu bulan maupun 30 hari.

b) Jumlah Trip (X2)

Jumlah trip adalah jumlah total perjalanan atau layanan yang dilakukan oleh seorang *driver* ojek *online* dalam suatu periode waktu tertentu. Dalam penelitian ini, jumlah trip dihitung berdasarkan frekuensi pengguna yang memesan layanan ojek *online* melalui aplikasi, yang kemudian direkam sebagai data aktual pemesanan. Proses penghitungan dilakukan dengan menjumlahkan jumlah order atau perjalanan yang diselesaikan oleh *driver* per hari, dengan satuan pengukuran berupa frekuensi “kali” yang merepresentasikan frekuensi aktivitas. Selanjutnya, total trip dapat diakumulasi selama periode tertentu, seperti satu bulan atau 30 hari, untuk dianalisis keterkaitannya dengan pendapatan bulanan yang diperoleh *driver*.

c) Biaya Tetap (X3)

Biaya tetap merujuk pada jenis pengeluaran yang besarnya tak berubah meskipun volume produksi mengalami peningkatan maupun penurunan.

Dengan kata lain, jumlah biaya ini akan tetap konstan tanpa memandang berapa banyak barang maupun jasa yang dihasilkan, karena tidak berkaitan langsung dengan aktivitas produksi. Biaya tetap dalam penelitian ini meliputi kendaraan bermotor, atribut serta *smartphone*. Kendaraan bermotor merupakan persyaratan pertama untuk menjadi *driver* ojek *online*. Atribut serta *smartphone* juga mempunyai peran penting untuk menyokong pekerjaan menjadi *driver* ojek *online*. Dalam penelitian ini biaya tetap dihitung biaya penyusutannya sehingga mengetahui berapa biaya yang dikeluarkan *driver* Maxim selama satu bulan dengan satuan angka dalam rupiah.

d) Biaya Operasional (X4)

Biaya operasional ialah biaya yang dikeluarkan oleh *driver* ojek *online* guna menjalankan kegiatan jasanya. biaya operasional *driver* ojek *online* perharinya tergantung total dari trip yang mampu mereka selesaikan. Biaya operasional ini berupa bensin, pulsa serta kuota serta perawatan kendaraan. Pada prakteknya bensin, pulsa serta kuota menjadi modal operasional penting bagi para *driver* ojek *online* untuk bekerja. Bahan bakar menjadi elemen penting dalam mendukung aktivitas kerja *driver*, sementara pulsa serta kuota internet berperan sebagai media komunikasi antara pengemudi serta pelanggan. Semakin tinggi frekuensi kerja para *driver*, semakin besar pula potensi pendapatan yang dihasilkan, namun persoalan ini juga diikuti oleh meningkatnya penggunaan pulsa. Selain itu, pengemudi juga harus menganggarkan dana tambahan setiap bulan untuk keperluan perawatan kendaraan, seperti servis rutin maupun penggantian suku cadang yang mengalami kerusakan. Biaya-biaya tersebut secara tidak langsung turut memengaruhi total pendapatan yang diterima oleh *driver* ojek *online*. Dalam kajian ini, komponen biaya operasional yang meliputi bensin, pulsa, kuota internet, serta pemeliharaan kendaraan akan dihitung secara keseluruhan selama periode satu bulan, dengan nilai yang dinyatakan dalam satuan rupiah.

2. Variabel Terikat

Pendapatan (Y)

Pendapatan yang diperoleh oleh *driver* ojek *online* yakni total hasil yang diterima dari seluruh jasa yang diberikan selama satu bulan, setelah dikurangi dengan seluruh biaya yang dikeluarkan. Dalam kajian ini, fokus variabel terikat ialah pendapatan *driver* Maxim dalam periode satu bulan, yang diukur memakai nilai rupiah sebagai satuannya. Dengan demikian, pendapatan tersebut mencerminkan selisih antara penerimaan bruto serta total pengeluaran selama waktu tersebut.

3.6. Metode Analisis Data

Dalam kajian ini, metode analisis yang dipergunakan ialah model regresi berganda dengan pendekatan cross section yang diterapkan melalui metode Ordinary Least Square (OLS). Metode ini dipilih dikarenakan sesuai dengan tujuan penelitian, yakni untuk mengkaji sebuah pengaruh maupun pengaruh dari variabel tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional pada pendapatan *driver* Maxim *Bike* di Kota Bandar Lampung. Penulis kemudian menyusun persamaan model seperti berikut:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 TRR + \beta_2 JT + \beta_3 BT + \beta_4 BO + \varepsilon$$

Penjelasan mengenai setiap variabel yang ditemukan dalam persamaan fungsi model tersebut ialah seperti berikut:

Y	= Pendapatan (dalam rupiah)
TRR	= Tarif Rata-Rata (dalam rupiah)
JT	= Jumlah Trip (dalam kali)
BT	= Biaya Tetap (dalam rupiah)
BO	= Biaya Operasional (dalam rupiah)
β_0	= Konstanta
$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$	= Koefisien Regresi

ε = error term

3.6.1 Tabel Kontingensi

Tabel kontingensi adalah tabel yang digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya (Rosalia, 2017). Tabel kontingensi dua dimensi merupakan bentuk tabulasi silang yang menyajikan hubungan antara dua variabel kategorik, di mana masing-masing variabel terdiri atas beberapa kategori yang disusun dalam baris dan kolom. Dalam penyusunannya, setiap sel pada tabel harus memenuhi sejumlah kriteria, antara lain bersifat homogen, saling eksklusif, saling melengkapi, serta menggunakan skala pengukuran nominal atau ordinal.

3.6.2 Uji Asumsi Klasik

Pengujian asumsi klasik dilakukan guna memastikan apakah ditemukan penyimpangan dari asumsi-asumsi dasar dalam hasil penelitian regresi, yang meliputi:

a. Uji Normalitas

Tujuan dari uji normalitas ialah untuk memeriksa apakah nilai residu hasil regresi mengikuti pola distribusi normal. Validitas uji signifikansi pengaruh variabel independen pada variabel dependen melalui uji t sangat bergantung pada normalitas distribusi residu yang diperoleh. Jika residu tak terdistribusi normal, maka hasil uji t tersebut tidak bisa dianggap sah (Widarjono, 2018).

H_0 : Residu tersebar normal

H_a : Tersebar tidak normal

b. Uji Heteroskedastisitas

Adanya heteroskedastisitas dalam model regresi bisa menimbulkan pengaruh signifikan pada estimasi yang dihasilkan oleh metode *Ordinary Least Square* (OLS), dikarenakan estimasi tersebut tak lagi memenuhi sifat Best Linear Unbiased Estimator (BLUE). Oleh sebab itu, uji ini dilakukan untuk mengidentifikasi apakah

model regresi mengalami masalah heteroskedastisitas maupun tidak. (Widarjono, 2018)

H_0 : Varians residunya seragam (Homoskedastisitas)

H_a : Varians residunya tidak seragam (Heteroskedastisitas)

c. Deteksi Multikolinearitas

Pemeriksaan pada multikolinieritas bertujuan untuk mengetahui apakah ditemukan keterkaitan linier antar variabel independen dalam sebuah model regresi berganda. Idealnya, model regresi yang memenuhi asumsi klasik tidak mengandung kolinearitas. Namun, kenyataannya, kolinearitas sering kali muncul sebagai persoalan yang umum dalam berbagai model regresi. Masalah multikolinieritas biasanya timbul akibat perancangan model yang belum optimal (Widarjono, 2018).

Untuk mendeteksi multikolinearitas menggunakan metode VIF (Variance inflation factor) dengan kriteria sebagai berikut:

- 1) $VIF > 10$ menunjukkan multikolinearitas tinggi.
- 2) $VIF 5 - 10$ menunjukkan multikolinearitas sedang.
- 3) $VIF 1 - <5$ memperlihatkan multikolinearitas rendah.

3.6.3 Pengujian Hipotesis

a. Uji t

Pengujian t dimaksudkan untuk menilai pengaruh dari masing-masing variabel secara individual maupun parsial. Jika nilai t-hitung lebih besar dibandingkan t-tabel, maka hipotesis nol (H_0) dinyatakan ditolak. Ini mengindikasikan jika variabel independen tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan secara statistik terhadap variabel dependen. Nilai t-tabel diperoleh dari distribusi t, dengan mempertimbangkan tingkat signifikansi (α) serta derajat kebebasan (degree of

freedom), yaitu $df = n - k - 1$, di mana k memperlihatkan total variabel independen dalam model regresi.

Rumusan hipotesis per variabel:

- 1) $H_0: \beta_1 \leq 0$ artinya (tidak ada pengaruh positif signifikan antara Tarif rata-rata dengan Pendapatan)
 $H_a: \beta_1 > 0$ (ada pengaruh positif signifikan antara variabel tarif rata-rata dengan pendapatan)
- 2) $H_0: \beta_2 \leq 0$ (tidak ada pengaruh positif signifikan antara tarif rata-rata dengan pendapatan)
 $H_a: \beta_2 > 0$ (ada pengaruh positif signifikan antara variabel jumlah trip dengan pendapatan)
- 3) $H_0: \beta_3 \leq 0$ (tidak ada pengaruh positif signifikan antara biaya tetap dengan pendapatan)
 $H_a: \beta_3 > 0$ (ada pengaruh positif signifikan antara variabel biaya tetap dengan pendapatan)
- 4) $H_0: \beta_4 \leq 0$ (tidak ada pengaruh positif signifikan antara biaya operasional dengan pendapatan)
 $H_a: \beta_4 > 0$ (ada pengaruh positif signifikan antara variabel biaya operasional dengan pendapatan)

b. Uji F

Pengujian secara bersama-sama maupun yang dikenal sebagai uji F dilakukan untuk menilai pengaruh kolektif dari seluruh variabel independen pada variabel dependen. Proses ini dilakukan dengan cara membandingkan nilai F-hitung dengan F-tabel. Adapun rumusan hipotesis yang dipergunakan dalam uji F-statistik ialah seperti berikut:

- 1) $H_0 = \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$, tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan *driver* Maxim.
- 2) $H_a = \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq 0$, tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional berpengaruh secara signifikan pada pendapatan *driver* Maxim

Apabila nilai probabilitas dari F-statistik melebihi tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$), maka H_0 tak ditolak, yang berarti variabel-variabel independen secara bersama-sama tidak memberi pengaruh yang signifikan pada variabel dependen. Sebaliknya, jika nilai probabilitas F-statistik berada di bawah 5%, maka H_a diterima, yang memperlihatkan jika seluruh variabel independen secara bersama-sama mempunyai dampak yang signifikan pada variabel terikat.

BAB V. SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil analisis data serta pembahasan diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Variabel tarif rata-rata berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver Maxim Bike di Kota Bandar Lampung. Artinya, semakin tinggi tarif rata-rata yang diterima driver dalam setiap perjalanan, maka semakin besar pula pendapatan yang mereka peroleh.
2. Variabel jumlah trip juga berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Hal ini menunjukkan bahwa semakin banyak perjalanan atau order yang diselesaikan oleh driver dalam periode tertentu, maka semakin tinggi tingkat pendapatan yang dapat dicapai.
3. Variabel biaya tetap, yang mencakup pengeluaran awal seperti kendaraan, atribut, dan perangkat pendukung kerja lainnya, memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Meskipun pengaruhnya tidak sebesar variabel lain, biaya tetap tetap berkontribusi terhadap peningkatan pendapatan driver.
4. Variabel biaya operasional, yang meliputi bensin, pulsa, kuota internet, dan perawatan kendaraan, turut memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver. Pengeluaran operasional yang mencukupi mendukung kelancaran aktivitas kerja, sehingga berpengaruh pada peningkatan pendapatan.
5. Secara Bersama-sama, variabel tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, dan biaya operasional berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver Maxim Bike. Hal ini menunjukkan bahwa kombinasi keempat faktor tersebut

membentuk struktur pendapatan yang saling terkait dan berperan penting dalam menentukan besar kecilnya penghasilan *driver*.

5.2 Saran

Berdasarkan pada analisis serta kesimpulan yang berkaitan dengan penelitian ini, maka saran-saran yang bisa saya ajukan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Pihak Maxim

Maxim diharapkan dapat meningkatkan kualitas sistem internalnya, khususnya dalam aspek perlindungan terhadap mitra *driver*. Kasus orderan fiktif yang tidak dapat diklaim merugikan *driver* secara langsung, sehingga perlu adanya sistem kompensasi sebagaimana telah diterapkan oleh beberapa kompetitor. Selain itu, perusahaan perlu mempertimbangkan pemberian insentif bagi *driver* aktif sebagai bentuk apresiasi kinerja, serta melakukan evaluasi terhadap sistem e-wallet dan pengawasan penggunaan aplikasi oleh mitra.

2. Bagi Masyarakat Pengguna Layanan

Masyarakat perlu lebih memahami bahwa tarif rendah yang ditawarkan Maxim berimplikasi langsung terhadap penghasilan *driver*. Kesadaran konsumen dalam memperlakukan *driver* secara adil, tidak membuat orderan fiktif, serta memberikan penilaian yang objektif akan sangat membantu menjaga ekosistem kerja yang lebih manusiawi bagi para pekerja di sektor transportasi *online*.

3. Bagi Pemerintah

Pemerintah diharapkan turut hadir dalam menata ekosistem transportasi *online* melalui regulasi yang adil bagi seluruh perusahaan penyedia layanan. Ketidaksamaan tarif batas bawah antar platform menunjukkan perlunya intervensi pemerintah dalam mengatur struktur tarif yang setara agar tidak menciptakan persaingan yang merugikan pekerja. Selain itu, subsidi bagi *driver* ojek *online* dapat dipertimbangkan, terutama bagi mereka yang berada dalam kategori rentan atau belum menerima jaminan sosial ketenagakerjaan.

4. Bagi *Driver* Maxim

Para *driver* disarankan untuk menjaga performa kerja dan poin prioritas guna meningkatkan peluang mendapatkan order. Perlu juga dilakukan pengelolaan waktu kerja dan pengeluaran operasional secara bijak agar pendapatan tetap stabil. *Driver* juga perlu lebih selektif dalam memilih layanan yang diambil untuk meminimalkan risiko kerugian dari orderan yang tidak valid.

5. Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan penelitian berikutnya dapat memperluas cakupan wilayah dan jumlah responden, serta mengembangkan variabel lain seperti kepuasan kerja, loyalitas terhadap platform, atau pengaruh platform ganda terhadap pendapatan. Kajian kualitatif mendalam juga dapat dilakukan untuk mengeksplorasi pengalaman kerja *driver* secara lebih personal dan kontekstual.

DAFTAR PUSTAKA

- Amira, N. A., & Nio, S. R. (2021). Perbedaan Kepuasan Pelanggan Angkutan Kota dan Ojek Online di Kota Bukittinggi. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 5, 221–227. <https://www.jptam.org/index.php/jptam/article/view/936>
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Astutik, H. P. (2020). *PERGERAKAN DISTRIBUSI MATRIK ASAL TUJUAN TRANSPORTASI BARANG INTERNAL DI PROVINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA* (Vol. 3).
- Case, K. E., & Fair, R. C. (2006). *Case Fair Prinsip-Prinsip Ekonomi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Charles T, H., Srikant, M. D., & Foster, G. (2008). *Akuntansi Biaya Penekanan Manajerial, Jilid 2*. Penerbit PT. Indeks, Jakarta.
- Fadallah R.A. (2021). *WAWANCARA*. Jakarta: UNJ PRESS. https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=rN4fEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP4&dq=fadhallah&ots=yxHJE327bV&sig=XgoSAtFaoV6POWvdf0xP58_zsLI&redir_esc=y#v=onepage&q=fadhallah&f=false
- Giri, P. C., & Dewi, M. H. U. (2017). ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN DRIVER GO-JEK DI KOTA DENPASAR, BALI. *E-Jurnal EP Unud*, 6(6), 948–975.
- 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>

- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Nurhidayah, F., & Alkarim, F. (2017). Domination of Transportation Network Companies (TNCs) in Indonesia: an Indonesian Case. *International Journal of Business, Economics and Law*, 12(3), 11–20.
- Rahim. (2008). *Pengantar Teori dan Kasus Ekonomika Pertanian*. Jakarta: Penebar Swadaya.
- Reksoprayitno. (2004). *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*. Jakarta: Bina Grafika.
- Rosalia, A. R. & Wulandari, S. P. (2017) Analisis Model Log Linier untuk Mengetahui Kecenderungan Perilaku Anak Jalanan Binaan di Surabaya.
- Surabaya : Institut Teknologi Sepuluh Nopember
- Sekaran, U. (2006). *Metode Penelitian Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, S. (2009). *Mikro Ekonomi Teori Pengantar Edisi Ketiga*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Widarjono, A. (2018). *Ekonometrika Pengantar Dan Aplikasinya Disertai Panduan Eviews (Edisi keli)*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN Yogyakarta.
- Wijaya, A. (2016). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.