



Determinan Pendapatan Driver Maxim Bike Di Kota Bandar Lampung

Arya Adi Pratama^{1*}, Ida Budiarty²

^{1,2} Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Jurusan Ekonomi Pembangunan, Universitas Lampung, Bandar Lampung,
Indonesia

Email: ^{1*} aryaadi1811.056@gmail.com

(* : corresponding author)

Abstrak - Melalui pendekatan deskriptif, kajian ini menganalisis sejauh mana tarif rata-rata, intensitas perjalanan (*trip*), serta komponen biaya tetap serta biaya operasional memengaruhi pendapatan para pengemudi Maxim di wilayah Kota Bandar Lampung. Kajian ini mengandalkan data primer yang diperoleh dari penyebaran kuesioner melalui wawancara terstruktur pada 50 pengemudi, yang dipilih memakai metode purposive sampling. Pengolahan serta analisis data dilakukan dengan bantuan perangkat lunak Eviews 13 memakai metode regresi linier berganda. Temuan dari kajian ini memakai jika secara parsial, keempat variabel tersebut tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya variabel mempunyai pengaruh yang positif serta signifikan pada pendapatan yang diterima oleh para pengemudi Maxim. Secara bersama-sama variabel tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap serta biaya variabel berdampak signifikan pada pendapatan driver.

Kata Kunci: Maxim, Pendapatan, Tarif, Biaya

Abstract - Through a descriptive approach, this study analyzes the extent to which average fares, travel intensity (trips), and fixed cost components and operational costs affect the income of Maxim drivers in the Bandar Lampung City area. This study relies on primary data obtained from the distribution of questionnaires through structured interviews with 50 drivers, who were selected using the purposive sampling method. Data processing and analysis is done with the help of Eviews 13 software using multiple linear regression methods. The findings from this study use that partially, the four variables are average rates, number of trips, fixed costs, and variable costs have a positive and significant influence on the income received by Maxim drivers. Together, variable average rates, number of trips, fixed costs, and variable costs have a significant impact on driver income.

Keywords: Maxim, Income, Tariff, Cost

1. PENDAHULUAN

Transportasi memegang peran penting sebagai kebutuhan fundamental dalam menunjang aktivitas harian manusia. Keberadaan sistem transportasi memungkinkan terjadinya mobilitas antarwilayah secara lebih cepat serta efisien, baik dalam konteks kepentingan individu, sosial, maupun ekonomi. Pada dasarnya, transportasi merupakan suatu instrumen yang memfasilitasi pergerakan manusia dari satu lokasi ke lokasi lain melalui penggunaan kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia ataupun mesin (Astutik, 2020). Dalam kerangka pembangunan wilayah, transportasi mempunyai peran strategis dalam memperkuat konektivitas serta mendorong pertumbuhan suatu daerah. Dengan demikian, dibutuhkan sebuah sistem transportasi yang tersusun secara sistematis, mampu memberi keamanan serta kenyamanan bagi pengguna, efisien dalam hal durasi perjalanan, serta mudah dijangkau oleh semua kalangan masyarakat melalui implementasi kebijakan yang holistik serta terintegrasi (Giri & Dewi, 2017).

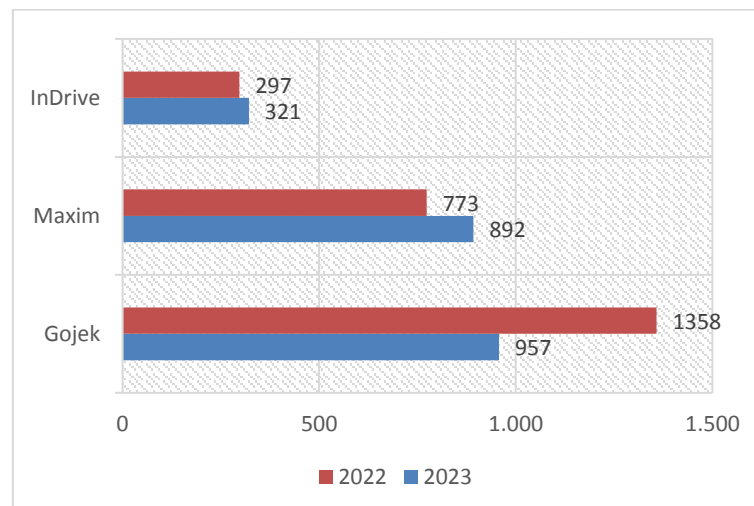
Seiring dengan perkembangan teknologi, aktivitas pemindahan orang serta barang melalui berbagai moda transportasi dikenal dengan istilah transportation dalam Black's Law Dictionary. Istilah ini mempunyai arti yang sepadan dengan kata pengangkutan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang pada intinya merujuk pada proses perpindahan dengan mempergunakan sarana transportasi tertentu (Wijaya, 2016). Secara umum, transportasi bisa dipahami sebagai suatu kegiatan pemindahan atau pergerakan manusia serta/atau barang dari suatu titik asal menuju titik tujuan dengan maksud tertentu, yang dilakukan dengan memanfaatkan sarana atau alat transportasi tertentu (Miro, 2012).

Transportasi pada dasarnya bisa diklasifikasikan menjadi dua kategori utama, yakni transportasi pribadi serta transportasi umum. Transportasi pribadi sering kali dipilih karena memberi



fleksibilitas yang lebih tinggi serta dianggap menawarkan tingkat kenyamanan serta keamanan yang lebih baik, mengingat pengguna tidak perlu berbagi ruang dengan orang lain. Sebaliknya, transportasi umum yang disediakan untuk kepentingan kolektif kerap kali dipandang kurang nyaman serta aman, terutama karena adanya risiko kriminalitas. Pandangan negatif ini mendorong sebagian masyarakat untuk beralih ke moda transportasi pribadi, yang pada akhirnya turut memperparah permasalahan perkotaan seperti kemacetan lalu lintas serta peningkatan polusi udara.

Kemajuan teknologi digital dalam beberapa tahun terakhir telah mendorong transformasi signifikan di sektor transportasi, salah satunya melalui kehadiran layanan transportasi berbasis daring yang termasuk dalam kategori Transportation Network Companies (TNCs). Layanan ini mengandalkan koneksi internet untuk menghubungkan pengguna serta pengemudi secara langsung serta waktu nyata melalui aplikasi di perangkat telepon pintar. Transportasi daring ini telah menjadi alternatif pilihan utama bagi masyarakat dalam menunjang aktivitas harian, khususnya pada jam-jam sibuk seperti sebelum serta sesudah jam kerja, guna menghindari kemacetan lalu lintas, baik di wilayah perkotaan maupun daerah penyangga (Nurhidayah & Alkarim, 2017). Layanan transportasi berbasis daring dianggap menawarkan efisiensi serta kepraktisan yang lebih unggul dibandingkan moda transportasi umum tradisional, serta memberi kenyamanan serta rasa aman yang lebih tinggi bagi pengguna. Mayoritas responden dalam survei yang dilakukan oleh Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) pada tahun 2017 mengungkapkan jika kenyamanan serta keamanan menjadi alasan utama mereka dalam menentukan layanan transportasi berbasis online. Selain itu, sebagian besar responden juga menilai jika tarif yang dikenakan oleh layanan ini relatif lebih terjangkau dibandingkan moda transportasi lainnya.



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

Kemudahan pembayaran melalui uang elektronik dalam aplikasi maupun secara tunai menjadi salah satu keunggulan ojek online, yang memungkinkan pengguna untuk dijemput maupun diantar langsung ke lokasi tujuan mereka (Amira & Nio, 2021). Perusahaan Transportation Network Companies (TNCs) seperti Gojek, Grab, serta Maxim merupakan pemain utama dalam industri transportasi online di Indonesia. Di antara ketiga perusahaan tersebut, Maxim memperlihatkan pertumbuhan yang cukup pesat dalam beberapa tahun terakhir. Berdasarkan data dari laporan databooks tahun 2024, jumlah pengguna Maxim meningkat sejumlah 15,39% pada tahun 2023 dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Peningkatan ini diduga kuat dipengaruhi oleh kebijakan tarif yang lebih rendah dibandingkan dengan Gojek serta Grab. Misalnya, untuk perjalanan dengan jarak lebih dari 5 kilometer, tarif yang dikenakan Maxim adalah Rp8.600, sedangkan Gojek serta Grab menetapkan tarif masing-masing Rp12.000 serta Rp11.000. Strategi harga yang lebih kompetitif ini membuat Maxim semakin diminati, terutama oleh masyarakat kelas menengah ke bawah serta mahasiswa yang sangat peka pada perubahan harga

Maxim mulai beroperasi di Indonesia sejak tahun 2018 serta terus mengembangkan layanan



yang tidak hanya mencakup transportasi roda dua, tetapi juga pengantaran barang serta makanan, serta layanan rumah tangga seperti pembersihan, pijat, serta laundry, serta penyewaan kendaraan. Kehadiran Maxim di Indonesia didasarkan pada analisis pasar yang memperlihatkan potensi besar, mengingat besarnya jumlah penduduk serta kebutuhan akan transportasi publik yang efisien masih sangat tinggi (Maria Pukhova, PR Specialist Maxim). Salah satu faktor penting yang meningkatkan popularitas Maxim, khususnya di Kota Bandar Lampung, adalah penerapan kebijakan kenaikan tarif transportasi daring melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. 348 Tahun 2019. Kebijakan yang berlaku sejak 2 September 2019 ini mengatur dua komponen dalam penentuan tarif ojek online, yakni biaya langsung yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan serta biaya tidak langsung yang diatur oleh aplikasi, dengan batas maksimum 20% dari biaya langsung (Franedya, 2019). Kenaikan tarif tersebut mendorong sebagian masyarakat untuk mencari alternatif transportasi daring yang lebih terjangkau, sehingga Maxim menjadi pilihan utama karena menawarkan tarif yang lebih ekonomis dibandingkan pesaingnya. Kondisi ini memperkuat posisi Maxim serta meningkatkan daya tariknya di kalangan konsumen di Kota Bandar Lampung.

Dalam aspek operasional, pendapatan para driver transportasi daring, khususnya Maxim Bike, menjadi aspek yang sangat penting untuk diperhatikan. Pendapatan tersebut sangat dipengaruhi oleh sejumlah faktor, antara lain tarif rata-rata per penumpang, jumlah penumpang yang dilayani setiap hari, serta berbagai biaya yang harus dikeluarkan untuk mendukung kegiatan operasional. Biaya tersebut meliputi biaya tetap, seperti pengeluaran untuk motor, atribut resmi seperti jaket serta helm yang tak hanya berguna sebagai identitas tetapi juga meningkatkan prioritas dalam sistem pemesanan aplikasi, serta smartphone yang menjadi perangkat utama untuk menerima serta mengelola pesanan. Selain itu, terdapat biaya operasional harian yang mencakup pengeluaran untuk bensin, kuota internet, pulsa, serta perawatan kendaraan yang semuanya berperan dalam menunjang kelancaran aktivitas kerja driver.

Selain pengeluaran tetap, para driver juga harus menghadapi biaya operasional harian yang tidak bisa dihindari. Besarnya pengeluaran ini sangat dipengaruhi oleh lama jam kerja serta jumlah penumpang yang diantar. Semakin panjang jam kerja serta semakin banyak pesanan yang diterima, maka kebutuhan akan bensin, kuota internet, serta pulsa pun akan meningkat. Selain itu, perawatan kendaraan merupakan komponen biaya bulanan yang wajib diperhatikan agar kendaraan tetap dalam kondisi optimal saat digunakan. Analisis pada berbagai faktor yang berdampak pada penghasilan driver Maxim Bike menjadi hal yang penting untuk dilakukan. Pemahaman mendalam pada faktor-faktor tersebut sangat diperlukan untuk merumuskan rekomendasi kebijakan atau strategi yang bertujuan meningkatkan kesejahteraan driver sekaligus mendukung kelangsungan layanan transportasi online yang efisien serta kompetitif di Indonesia.

2. METODE

2.1 Metode Penelitian

Kajian ini memakai pendekatan analisis deskriptif sebagai metode utamanya. Pengumpulan data primer dilakukan dengan menyebarkan kuesioner dalam bentuk wawancara terstruktur pada para pengemudi Maxim. Sampel penelitian dipilih secara acak dari wilayah penelitian, yaitu Kota Bandar Lampung, dengan teknik pengambilan sampel purposive sampling. Jumlah sampel yang digunakan sebanyak 50 driver. Analisis data dilakukan menggunakan regresi linear berganda dengan pendekatan metode kuadrat terkecil (Ordinary Least Squares/OLS) melalui perangkat lunak Eviews versi 13.

2.2 Definisi Operasional Variabel

a. Pendapatan

Dalam kajian ini, pendapatan bulanan driver Maxim yang dihitung dalam satuan rupiah dijadikan sebagai variabel dependen. Pendapatan tersebut ialah total penghasilan dari berbagai layanan yang diberikan selama satu bulan, setelah dikurangi seluruh biaya operasional yang dikeluarkan.



b. Tarif Rata-Rata

Harga yang harus dibayarkan oleh pengguna layanan angkutan disebut tarif, yang bisa ditetapkan melalui perjanjian sewa, proses negosiasi, atau keputusan Pemerintah. Sesuai dengan sistem tarif yang berlaku secara umum, harga jasa angkutan mengikuti ketentuan dalam buku tarif (Hes dkk, 2023). Variabel tarif ini diukur berdasarkan total biaya yang dikeluarkan oleh konsumen, dihitung dari jarak tempuh tertentu serta dinyatakan dalam satuan rupiah sesuai harga yang berlaku setiap hari bagi driver Maxim Bike di Kota Bandar Lampung. Rata-rata tarif dihitung dalam rupiah per hari dengan total akumulasi selama satu bulan maupun 30 hari.

c. Jumlah Trip

Total perjalanan maupun layanan yang diselesaikan oleh pengemudi ojek online dalam jangka waktu tertentu disebut jumlah trip. Dalam kajian ini, jumlah trip dihitung berdasarkan banyaknya pesanan layanan ojek online yang diterima melalui aplikasi. Variabel ini diukur dalam satuan rupiah (Rp) per hari dengan akumulasi keseluruhan selama 30 hari maupun satu bulan.

d. Biaya Tetap

Biaya tetap merujuk pada pengeluaran yang tidak berubah meskipun jumlah barang atau jasa yang diproduksi mengalami fluktuasi. Dalam konteks kajian ini, biaya tetap mencakup kendaraan bermotor, atribut pendukung, serta smartphone. Kendaraan bermotor menjadi prasyarat utama bagi seseorang untuk menjalankan profesi sebagai driver ojek online. Selain itu, atribut serta smartphone mempunyai peran krusial dalam menunjang kelancaran pekerjaan driver. Biaya tetap dalam kajian ini dihitung berdasarkan nilai penyusutan, sehingga bisa diketahui besaran biaya yang dikeluarkan oleh driver Maxim selama satu bulan, yang diukur dalam satuan rupiah.

e. Biaya Operasional

Biaya operasional merupakan pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh driver ojek online dalam menjalankan aktivitas pelayanannya. Besarnya biaya operasional harian sangat dipengaruhi oleh jumlah trip yang berhasil diselesaikan oleh driver. Komponen biaya operasional meliputi pengeluaran untuk bahan bakar, pulsa, kuota internet, serta perawatan kendaraan. Dalam kajian ini, total biaya operasional tersebut diakumulasikan selama periode satu bulan serta diukur dalam satuan rupiah.

2.3 Metode Analisis

Proses analisis pada kajian ini dilakukan dengan mempergunakan regresi linier berganda, yang secara ekonometrik bisa dinyatakan dengan persamaan berikut:

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

Keterangan:

Y	= Pendapatan (dalam rupiah)
TRR	= Tarif Rata-Rata (dalam rupiah)
JT	= Jumlah Trip (dalam rupiah)
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. ANALISA DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil Penelitian

Tabel 1. Hasil Estimasi

Variabel	Koefisien	T hitung	T Tabel	Prob.
Konstanta	-2253360	-4.314715	1,679	0.0001
Tarif Rata-Rata	284.9204	10.17859	1,679	0.0000
Jumlah Trip	7004.769	8.841545	1,679	0.0000
Biaya Tetap	0.081613	2.462519	1,679	0.0177
Biaya Operasional	0.284478	2.041558	1,679	0.0471
Adjusted R-Squared	0.897716	Prob(F-statistic)		0.0000
F-statistic	108.5142	F Tabel		2,807

Sumber: Data diolah Eviews Tahun 2025

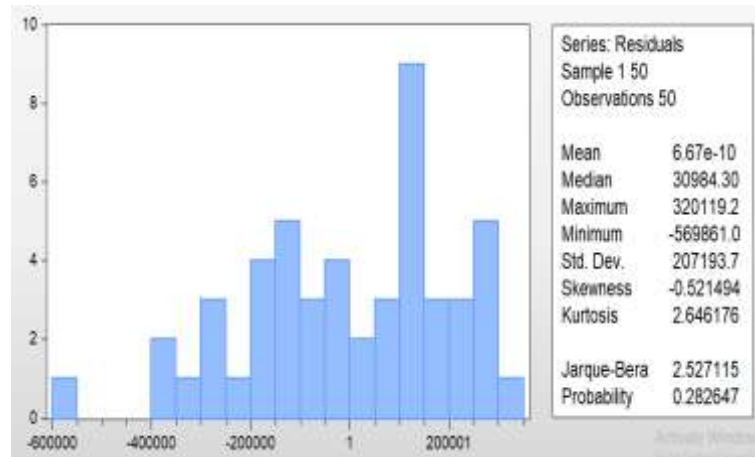
3.1.1 Analisis Regresi Linier Berganda

Hasil estimasi pengujian regresi linier berganda menggunakan perangkat lunak Eviews 13 bisa diinterpretasikan seperti berikut:

- Variabel tarif rata rata sebagai representasi harga jasa mempunyai koefisien regresi (β_1) sejumlah 284,9204 yang memperlihatkan variabel tarif rata rata bernilai positif. Artinya apabila tarif rata rata meningkat sejumlah satu rupiah maka pendapatan driver Maxim akan meningkat sejumlah Rp.284,9204 dengan asumsi setiap variabel lain dianggap tetap.
- Koefisien regresi untuk variabel jumlah trip (β_2) sejumlah 7.004,769 memperlihatkan jika variabel ini mempunyai dampak yang positif. Dengan asumsi variabel lain tetap, peningkatan jumlah trip sejumlah satu rupiah akan meningkatkan pendapatan driver Maxim sejumlah Rp 7.004,769.
- Untuk variabel biaya tetap, koefisien regresi (β_3) sejumlah 0,081613 juga memperlihatkan nilai positif. Hal ini berarti jika biaya tetap naik satu rupiah, maka pendapatan driver Maxim akan bertambah sejumlah Rp 0,081613 dengan asumsi variabel lain konstan.
- Variabel biaya operasional mempunyai koefisien regresi (β_4) sejumlah 0,284478, yang menandakan dampak positif pada pendapatan. Artinya, kenaikan biaya operasional sejumlah satu rupiah akan mengakibatkan peningkatan pendapatan driver Maxim sejumlah Rp 0,284478, dengan asumsi variabel lain tak berubah.
- Konstanta dalam model ini bernilai -2.253.360, yang mengindikasikan jika jika tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional sama dengan nol, maka pendapatan driver Maxim akan sejumlah Rp -2.253.360, dengan asumsi ceteris paribus.

3.1.2 Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas



Gambar 2. Hasil Uji Normalitas

Sumber: Data diolah dengan Eviews

Hasil uji normalitas memperlihatkan nilai Jarque-Bera sejumlah 2,527115 dengan probabilitas 0,282647, yang mana nilai tersebut melebihi tingkat signifikansi $\alpha = 5\%$ (0,05). Hal ini mengindikasikan jika residual mempunyai distribusi normal, sehingga asumsi klasik normalitas bisa dianggap terpenuhi.

b. Uji Heteroskedasitas

Tabel 2. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedasticity Test: Harvey

F-statistic	1.026915	Prob. F(4,45)	0.4038
Obs*R-squared	4.182302	Prob. Chi-Square(4)	0.3819
Scaled explained SS	3.627344	Prob. Chi-Square(4)	0.4588

Sumber: Data diolah dengan Eviews

Tabel 2 memperlihatkan jika nilai probabilitas Chi Square sejumlah 0,3819, yang lebih tinggi dibandingkan dengan tingkat signifikansi α sejumlah 0,05. Dengan nilai probabilitas Chi-Square yang melebihi α (0,05), bisa disimpulkan jika model memenuhi asumsi homoskedastisitas serta bebas dari masalah heteroskedastisitas.

c. Deteksi Multikolinearitas

Tabel 3. Hasil Deteksi Multikolinearitas

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	2.73E+11	291.7360	NA
TRR	783.5597	66.35076	3.041346



JT	627670.0	249.0771	5.121349
BT	0.001098	18.10830	1.221582
BO	0.019417	40.68139	3.004181

Sumber: Data diolah dengan Eviews

Berdasarkan hasil olah data VIF pada tabel 3 memperlihatkan jika nilai seluruh variabel mempunyai nilai $VIF < 10$. Sehingga bisa diputuskan jika model ini tidak terjadi gejala multikolinearitas.

3.1.3 Hasil Uji Hipotesis

a. Uji Parsial (Uji t)

Hasil estimasi pengujian parsial menggunakan perangkat lunak Eviews 13 bisa diartikan sebagai berikut:

1. Tarif Rata-Rata

Hasil dari perhitungan uji t variabel penjualan memperlihatkan jika nilai t hitung (10.17859) > nilai t tabel (1,679), selain itu juga bisa dilihat dari nilai probabilitas sejumlah 0,0000 kurang dari nilai $\alpha = 0,05$ maka H_0 ditolak serta H_a diterima. Hal ini memperlihatkan terdapat pengaruh positif serta signifikan secara statistik dari variabel tarif rata-rata pada variabel pendapatan driver Maxim di Kota Bandar Lampung.

2. Jumlah Trip

Hasil dari perhitungan uji t variabel jumlah trip memperlihatkan jika nilai t hitung (8,841545) > nilai t tabel (1,679), selain itu juga bisa dilihat dari nilai probabilitas sejumlah 0,0000 kurang dari nilai $\alpha = 0,05$ maka H_0 ditolak serta H_a diterima. Hal ini memperlihatkan terdapat pengaruh yang positif serta signifikan secara statistik dari variabel jumlah trip pada variabel pendapatan driver Maxim di Kota Bandar Lampung.

3. Biaya Tetap

Hasil dari perhitungan uji t variabel Biaya Tetap memperlihatkan jika nilai t hitung 2,462519 > nilai t tabel (1,679), selain itu juga bisa dilihat dari nilai probabilitas sejumlah 0,0177 kurang dari nilai $\alpha = 0,05$ maka H_0 ditolak serta H_a diterima. Hal ini memperlihatkan terdapat pengaruh positif serta signifikan dari variabel biaya tetap secara statistik pada variabel pendapatan driver Maxim Kota Bandar Lampung.

4. Biaya Operasional

Berdasarkan hasil uji t pada variabel biaya operasional, diperoleh nilai t-hitung sejumlah 2,041558 yang lebih besar dari t-tabel (1,679). Selain itu, nilai probabilitasnya sejumlah 0,0471 yang berada di bawah tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$. Dengan demikian, H_0 ditolak serta H_a diterima. Artinya, secara statistik, variabel biaya operasional berpengaruh positif serta signifikan pada pendapatan driver Maxim di Kota Bandar Lampung.

b. Uji Simultan

Dalam kajian ini digunakan tingkat signifikansi sejumlah 0,05 dengan derajat kebebasan ($df_1 = k - 1 = 4 - 1 = 3$) serta ($df_2 = n - k = 50 - 4 = 46$), sehingga diperoleh nilai F-tabel sejumlah 2,807. Adapun nilai F-statistik yang dihasilkan adalah 108,5142. Karena F-statistik (108,5142) lebih besar dari F-tabel (2,807), serta nilai probabilitasnya lebih kecil dari $\alpha = 5\%$, maka bisa disimpulkan jika seluruh variabel independen secara simultan berpengaruh pada variabel dependen.

3.2 Pembahasan

Hasil kajian ini memperlihatkan jika keempat variabel yang dianalisis yaitu tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional mempunyai pengaruh positif serta signifikan pada pendapatan driver Maxim Bike di Kota Bandar Lampung. Pada aspek tarif rata-rata, temuan ini



sejalan dengan hasil studi yang dilakukan oleh Wenehenubun dkk. (2023) di Kota Manado, yang menyimpulkan jika peningkatan tarif rata-rata bisa mendorong peningkatan pendapatan driver ojek online. Dalam konteks kajian ini, pengaruh tarif rata-rata pada pendapatan memperlihatkan kecenderungan yang lebih kuat, yang mengindikasikan jika dinamika pasar lokal di Bandar Lampung memberi kontribusi yang lebih besar pada pendapatan melalui mekanisme tarif.

Selanjutnya, jumlah trip juga terbukti secara signifikan meningkatkan pendapatan driver. Hasil ini konsisten dengan penelitian Wanda dkk. (2021) di Yogyakarta, yang menemukan adanya hubungan positif antara intensitas kerja dengan pendapatan yang diperoleh. Temuan dalam studi ini memperlihatkan jika kontribusi jumlah trip pada pendapatan relatif lebih menonjol, yang kemungkinan dipengaruhi oleh efisiensi kerja, tingkat permintaan yang tinggi, atau strategi penerimaan order yang lebih adaptif oleh para driver di lokasi penelitian.

Berkenaan dengan biaya tetap, meskipun belum banyak ditemukan kajian empiris yang membahas langsung kaitan variabel ini dengan pendapatan driver ojek online, hasil kajian ini memperlihatkan jika biaya tetap seperti kepemilikan kendaraan serta perangkat kerja turut berkontribusi secara positif pada pendapatan. Hal ini memperkuat pandangan teoritis yang dikemukakan oleh Case serta Fair (2007), yang menegaskan pentingnya modal tetap dalam meningkatkan produktivitas usaha. Dengan demikian, kontribusi variabel ini dalam konteks penelitian bisa dipahami sebagai bentuk efektivitas pemanfaatan sarana kerja dalam mendukung pendapatan driver.

Adapun pada variabel biaya operasional, hasil yang diperoleh selaras dengan temuan Nugroho (2021) di Bojonegoro yang memperlihatkan jika pemenuhan kebutuhan operasional seperti bahan bakar serta perawatan kendaraan berperan penting dalam mendukung kelancaran aktivitas kerja driver. Dalam kajian ini, pengaruh variabel tersebut tampak sedikit lebih dominan, yang memperlihatkan jika efektivitas pengelolaan biaya operasional di wilayah studi menjadi salah satu kunci keberhasilan driver dalam meningkatkan pendapatan harian mereka.

Secara keseluruhan, temuan dalam kajian ini tidak hanya mengonfirmasi hasil-hasil penelitian sebelumnya, tetapi juga memperlihatkan kecenderungan yang lebih kuat pada beberapa variabel utama. Hal ini memperlihatkan jika karakteristik lokal mempunyai pengaruh signifikan pada variasi pendapatan driver ojek online, sehingga penting untuk memperhatikan konteks spesifik dalam perumusan strategi peningkatan kesejahteraan pelaku ekonomi digital di sektor transportasi daring.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda, kajian ini menyimpulkan jika secara parsial variabel tarif rata-rata, jumlah trip, biaya tetap, serta biaya operasional berpengaruh positif serta signifikan pada pendapatan driver Maxim Bike di Kota Bandar Lampung. Tarif rata-rata serta jumlah trip menjadi faktor dominan yang mendorong peningkatan pendapatan, karena keduanya mencerminkan penghasilan langsung yang diperoleh dari setiap layanan yang diberikan. Sementara itu, biaya tetap serta biaya operasional yang digunakan untuk menunjang aktivitas kerja, seperti kendaraan, peralatan, serta kebutuhan teknis lainnya, juga terbukti memberi kontribusi positif pada pendapatan meskipun pengaruhnya tidak sejumlah variabel utama.

Secara simultan, seluruh variabel tersebut berpengaruh signifikan pada pendapatan driver, yang memperlihatkan jika kombinasi antara strategi penetapan tarif, intensitas kerja, serta pengelolaan biaya sangat menentukan keberhasilan driver dalam memperoleh penghasilan yang optimal. Implikasi dari kajian ini adalah pentingnya memperhatikan struktur tarif serta meningkatkan jumlah layanan yang dijalankan oleh driver, diikuti dengan pengelolaan biaya secara efisien agar pendapatan bisa terus meningkat. Selain itu, hasil kajian ini juga menggarisbawahi pentingnya dukungan kebijakan serta manajemen dari pihak penyedia layanan transportasi daring untuk menciptakan sistem kerja yang seimbang serta berkelanjutan, guna meningkatkan kesejahteraan para driver sebagai bagian dari sektor ekonomi informal di wilayah perkotaan.



REFERENCE

- Amira, N. A., & Nio, S. R. (2021). Perbedaan Kepuasan Pelanggan Angkutan Kota serta Ojek Online di Kota Bukittinggi. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 5, 221–227. <https://www.jptam.org/index.php/jptam/article/view/936>
- 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.
- Franedya, R. (2019). Siapa Penguasa Sejati Pasar Ojol RI, Grab atau Gojek. *CNBC Indonesia, Des.*
- 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.
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Nugroho, A. A. (2021). Analisis Pengaruh Biaya Operasional, Jam Kerja, Teknologi Dan Lokasi Mangkal Terhadap Pendapatan Driver Ojek Online Di Kota Bojonegoro. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, 9(2).
- 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.
- Wanda, M. E., & Prasetyanta, A. (2021). Analisis Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja, serta Jumlah Orderan pada Pendapatan Driver Ojek Online Di Kota Yogyakarta. *EQUILIBRIUM-Jurnal Bisnis serta Akuntansi*, 15(1).
- Wijaya, A. (2016). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Wenehenubun, L. Y., Rorong, I. P. F., & Tumangkeng, S. Y. (2023). Pengaruh Jam Kerja, Tarif Dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Online (inDriver) di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 23(8), 97-108.