



Analisis Tingkat Pendapatan Pengemudi Ojek Online Maxim Bike

Analysis of Income Levels Among Maxim Bike Online Motorcycle Taxi Drivers

Christian Lesirolol¹, Geradin Rehatta^{1*}, Silvia Manuhuttu¹

*Correspondence: ge.rehatta@gmail.com

¹Program Studi Pendidikan Ekonomi FKIP Universitas Pattimura, Ambon

Abstrak

Perkembangan transportasi berbasis aplikasi telah membuka peluang kerja dan sumber pendapatan bagi masyarakat, termasuk pengemudi Maxim Bike. Namun, pendapatan pengemudi bersifat fluktuatif karena dipengaruhi jumlah order, jam kerja, kondisi cuaca, persaingan, dan biaya operasional. Penelitian ini bertujuan menganalisis tingkat pendapatan pengemudi ojek online Maxim Bike. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan lima informan. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi, kemudian dianalisis dengan membandingkan penerimaan dan biaya operasional untuk memperoleh pendapatan bersih. Hasil penelitian menunjukkan pendapatan kotor berkisar Rp250.000–Rp300.000 per hari dan Rp1.500.000–Rp1.600.000 per minggu. Setelah dikurangi komisi 15%, bahan bakar, perawatan kendaraan, dan makan, pendapatan bersih berkisar Rp102.500–Rp160.000 per hari dan Rp805.000–Rp995.000 per minggu. Temuan menunjukkan pentingnya optimalisasi waktu kerja, pemilihan lokasi strategis, dan pengendalian biaya operasional. Pengemudi perlu meningkatkan pelayanan dan mengoptimalkan waktu kerja untuk meningkatkan pendapatan bersih.

Kata kunci: Pendapatan; Pengemudi; Maxim Bike

Abstract

App-based transportation has created employment opportunities and income sources for communities, including Maxim Bike drivers. However, drivers' income fluctuates due to the number of orders, working hours, weather conditions, competition, and operational costs. This study aims to analyze the income level of Maxim Bike drivers. A descriptive qualitative approach was employed involving five informants. Data were collected through observation, interviews, and documentation, then analyzed by comparing revenues and operational costs to determine net income. The findings show that gross income ranges from IDR 250,000–300,000 per day and IDR 1,500,000–1,600,000 per week. After deducting a 15% commission, fuel, vehicle maintenance, and meal expenses, net income ranges from IDR 102,500–160,000 per day and IDR 805,000–995,000 per week. The findings highlight the importance of optimizing working hours, selecting strategic locations, and controlling operational costs. Drivers are encouraged to improve service quality and optimize working time to increase net income.

Keywords: Income; Drivers; Maxim Bike,

To cite this article

Lesirolol, C., Rehatta, G., & Manuhuttu, S. (2026). Analisis tingkat pendapatan pengemudi ojek online Maxim Bike. *SPATIA Educational Journal*. 1 (2), 280-293. <https://doi.org/10.67957/spatia.v1i2.280-293>



Copyright: © 2026 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Received 09 Juli 2026
Revised 30 Agustus 2026
Accepted 30 September 2026
Published: 31 Oktober 2026

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah mendorong perubahan dalam penyelenggaraan layanan transportasi, termasuk munculnya transportasi berbasis aplikasi yang mengintegrasikan kebutuhan mobilitas dengan sistem pemesanan digital. Kehadiran layanan tersebut tidak hanya memberikan kemudahan bagi pengguna, tetapi juga membentuk alternatif pekerjaan yang relatif fleksibel bagi masyarakat. Pengemudi ojek online dapat menentukan waktu kerja, menyesuaikan intensitas aktivitas, dan memperoleh pendapatan berdasarkan layanan yang diselesaikan. Kondisi tersebut menempatkan transportasi daring sebagai bagian dari perkembangan ekonomi berbasis platform yang mempertemukan permintaan dan penyedia jasa melalui aplikasi. Penelitian mengenai transportasi online menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi dapat berkontribusi terhadap pemenuhan kebutuhan ekonomi rumah tangga dan memberikan peluang peningkatan kesejahteraan (Fahritsani, Rusdarti and Martitah, 2022). Di sisi lain, fleksibilitas tersebut disertai karakteristik hubungan kerja yang berbeda dari pekerjaan formal karena pengemudi memperoleh pendapatan berdasarkan aktivitas layanan yang dilakukan (Santoso, Hitaningtyas and Nugroho, 2023). Penelitian (Pradana, 2024) juga menunjukkan bahwa pengemudi Maxim dan Grab memaknai fleksibilitas waktu kerja sebagai salah satu karakteristik penting pekerjaan berbasis platform, meskipun mereka tetap menghadapi berbagai tantangan dalam menjalankan aktivitas kerja. Dengan demikian, transportasi daring tidak hanya perlu dipahami sebagai inovasi teknologi transportasi, tetapi juga sebagai fenomena ekonomi yang berkaitan dengan kesempatan kerja, pendapatan, fleksibilitas, dan keberlangsungan kehidupan pengemudi.

Perubahan pola kerja tersebut menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi ojek online memiliki karakteristik yang berbeda dari pendapatan pekerja dengan sistem upah tetap. Besarnya pendapatan bergantung pada intensitas order, waktu yang digunakan untuk bekerja, karakteristik permintaan konsumen, serta kondisi operasional yang dihadapi pengemudi. Penelitian mengenai pendapatan pengemudi

di Jabodetabek menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi relatif bervariasi dan cenderung rendah, dengan faktor umur, status, pengeluaran, jarak tempuh, dan jumlah order berkaitan dengan pendapatan yang diterima (Ramadhan and Wibisono, 2025). Temuan tersebut memperlihatkan bahwa fleksibilitas kerja tidak secara otomatis menjamin kestabilan pendapatan. Pengemudi tetap menghadapi risiko ekonomi karena pendapatan diperoleh berdasarkan jumlah layanan yang berhasil diselesaikan dan harus digunakan untuk menanggung berbagai kebutuhan operasional. Penelitian mengenai hubungan jam kerja dan pendapatan pengemudi juga menunjukkan adanya keterkaitan antara intensitas waktu kerja dan kemampuan memperoleh pendapatan (Sugiartana *et al.*, 2023). Oleh karena itu, pendapatan pengemudi perlu dipahami tidak hanya berdasarkan jumlah penerimaan, tetapi juga berdasarkan kondisi kerja dan pengeluaran yang menyertai aktivitas tersebut.

Dalam konteks ojek online, pendapatan pengemudi terbentuk melalui transaksi layanan yang berlangsung secara dinamis. Jumlah order, waktu kerja, jarak perjalanan, dan kondisi permintaan menjadi bagian dari aktivitas yang berkaitan dengan penerimaan harian. Penelitian mengenai pendapatan driver Gojek di Denpasar menunjukkan bahwa jarak tempuh, jam kerja, usia, dan volume transaksi berkaitan dengan pendapatan pengemudi (Indrayani and Dewi, 2025). Sementara itu, penelitian mengenai driver Maxim di Kendari menunjukkan bahwa jam kerja dan jumlah order berhubungan positif dengan pendapatan pengemudi (Aras, Saranani and Asizah, 2025). Temuan tersebut memperlihatkan bahwa peningkatan aktivitas kerja dapat memperluas peluang memperoleh pendapatan, tetapi tetap bergantung pada kemampuan pengemudi memperoleh order secara konsisten. Dalam praktiknya, pengemudi perlu mengatur waktu kerja, menentukan lokasi yang potensial menghasilkan order, dan menyesuaikan aktivitas dengan kondisi permintaan. Karakteristik tersebut menjadikan pendapatan pengemudi sebagai hasil dari proses kerja yang dinamis, bukan penerimaan yang bersifat tetap.

Persoalan pendapatan menjadi semakin kompleks ketika penerimaan kotor harus dikurangi dengan biaya yang muncul selama aktivitas kerja. Pengemudi tidak hanya menghadapi biaya penggunaan platform, tetapi juga mengeluarkan biaya bahan bakar, perawatan kendaraan, konsumsi, dan kebutuhan operasional lainnya. Penelitian mengenai driver Maxim di Bandar Lampung menunjukkan bahwa tarif rata-rata, jumlah perjalanan, biaya tetap, dan biaya variabel berkaitan dengan pendapatan yang diterima pengemudi (Pratama and Budiarty, 2025). Penelitian mengenai pengemudi Maxim di Kota Kupang juga menunjukkan bahwa transportasi online dapat memberikan peluang peningkatan pendapatan dan kesejahteraan, meskipun masih menghadapi tantangan terkait kebijakan dan regulasi perusahaan (Hoar and Nitsae, 2024). Sejalan dengan itu, (Fallo *et al.*, 2025) menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai pengemudi Maxim di Atambua menjadi salah satu sumber pendapatan tambahan dan menawarkan fleksibilitas kerja, tetapi pengemudi tetap menghadapi persoalan keamanan dan kerentanan ekonomi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa nominal penerimaan belum sepenuhnya menggambarkan kondisi ekonomi pengemudi. Pendapatan yang lebih relevan untuk menggambarkan kondisi ekonomi pengemudi adalah pendapatan setelah memperhitungkan biaya yang harus dikeluarkan untuk mempertahankan aktivitas kerja.

Sejumlah penelitian terdahulu telah mengkaji pendapatan pengemudi transportasi online melalui berbagai pendekatan. (Ramadhan and Wibisono, 2025) menganalisis faktor yang berkaitan dengan pendapatan pengemudi ojek online di Jabodetabek dan menemukan keterkaitan umur, status, pengeluaran, jarak, serta jumlah order dengan pendapatan. (Indrayani and Dewi, 2025) menunjukkan bahwa jarak tempuh, jam kerja, usia, dan volume transaksi berkaitan dengan pendapatan driver Gojek di Denpasar. (Aras, Saranani and Asizah, 2025) menemukan keterkaitan jam kerja dan jumlah order dengan pendapatan driver Maxim di Kendari. Sementara itu, (Hoar and Nitsae, 2024) melalui pendekatan kualitatif menunjukkan bahwa keberadaan Maxim berkontribusi

terhadap efisiensi dan peningkatan pendapatan pengemudi, meskipun masih terdapat persoalan kebijakan perusahaan. (Pradana, 2024) pendekatan kualitatif juga memberikan gambaran mengenai pengalaman kerja pengemudi Maxim dan Grab, terutama berkaitan dengan fleksibilitas kerja dan tantangan yang dihadapi pengemudi. Penelitian (Fallo *et al.*, 2025) melengkapi kajian tersebut dengan menunjukkan bahwa fleksibilitas dan peluang memperoleh pendapatan menjadi bagian penting dari keterlibatan pengemudi dalam ekonomi gig, tetapi kerentanan ekonomi dan keamanan kerja tetap menjadi persoalan. Meskipun demikian, penelitian yang secara khusus menggambarkan pendapatan bersih pengemudi Maxim Bike berdasarkan penerimaan dan biaya operasional masih relatif terbatas.

Kajian terdahulu juga memperlihatkan bahwa persoalan pendapatan pengemudi tidak hanya berkaitan dengan kemampuan memperoleh order, tetapi juga dengan struktur tarif dan kondisi kerja pada platform digital. (Ar Rizqi, Irawan and Supriyadi, 2024) menunjukkan bahwa perubahan tarif ojek online perlu dilihat bersama perubahan jumlah pelanggan, persaingan, dan variasi permintaan karena peningkatan tarif tidak berdiri sendiri dalam menentukan pendapatan pengemudi. Penelitian (Uzzakah, Rasyidi and Darmawati, 2025) juga menempatkan jam kerja dan jumlah order sebagai aspek penting dalam menjelaskan pendapatan pengemudi. Sementara itu, penelitian mengenai driver Maxim di Rantauprapat menunjukkan bahwa tarif, jam kerja, dan bonus berkaitan dengan pendapatan pengemudi (Hutajulu, Pitriyani and Arjuna, 2026). Temuan-temuan tersebut menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi terbentuk melalui kombinasi antara peluang memperoleh order dan kemampuan mempertahankan aktivitas kerja. Namun, sebagian besar kajian tersebut menggunakan pendekatan kuantitatif yang berorientasi pada hubungan antarvariabel, sehingga belum sepenuhnya menggambarkan pengalaman pengemudi dalam mengelola penerimaan, biaya operasional, dan pendapatan bersih secara bersamaan. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya penelitian yang memberikan

gambaran empiris lebih mendalam mengenai kondisi pendapatan pengemudi Maxim Bike pada konteks lokal.

Berdasarkan penelitian terdahulu, masih terdapat ruang untuk memperjelas bagaimana pendapatan pengemudi Maxim Bike terbentuk setelah penerimaan kotor dikurangi biaya operasional yang secara langsung berkaitan dengan aktivitas kerja. Penelitian mengenai Maxim telah membahas tarif, jumlah perjalanan, jam kerja, bonus, fleksibilitas kerja, serta biaya operasional, tetapi sebagian besar berorientasi pada faktor atau hubungan tertentu dalam menjelaskan pendapatan. Penelitian ini mengambil posisi yang berbeda dengan memusatkan perhatian pada pengalaman dan kondisi nyata lima pengemudi Maxim Bike serta menghitung pendapatan bersih berdasarkan penerimaan dan pengeluaran yang mereka tanggung. Fokus tersebut memungkinkan pendapatan dipahami bukan sekadar sebagai nominal yang diperoleh dari order, tetapi sebagai hasil akhir setelah komisi platform, bahan bakar, perawatan kendaraan, dan kebutuhan operasional diperhitungkan. Dengan demikian, penelitian ini berupaya mempertemukan informasi mengenai aktivitas kerja pengemudi dengan jumlah pendapatan yang benar-benar tersisa setelah biaya operasional, sehingga memberikan gambaran yang lebih konkret mengenai kondisi ekonomi pengemudi.

Penelitian ini diarahkan untuk memberikan gambaran empiris mengenai pendapatan pengemudi ojek online Maxim Bike dengan menempatkan pendapatan bersih sebagai ukuran utama kondisi ekonomi pengemudi. Berbeda dengan kajian yang umumnya menguji hubungan antara faktor tertentu dan pendapatan, penelitian ini menguraikan penerimaan dan biaya operasional secara bersamaan melalui pendekatan deskriptif kualitatif. Pendekatan tersebut memungkinkan penggambaran mengenai sumber penerimaan, pengeluaran yang ditanggung, serta kondisi kerja yang berkaitan dengan variasi pendapatan pengemudi. Dengan demikian, kondisi pendapatan pengemudi tidak hanya dipahami berdasarkan jumlah penerimaan yang diperoleh, tetapi juga berdasarkan jumlah yang tersisa setelah biaya operasional diperhitungkan. Penelitian ini diharapkan

memperkaya kajian mengenai ekonomi platform, khususnya dengan memberikan gambaran empiris mengenai kondisi pendapatan bersih pengemudi Maxim Bike dalam konteks lokal.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat pendapatan pengemudi ojek online Maxim Bike dengan mengidentifikasi penerimaan, biaya operasional, dan pendapatan bersih yang diperoleh dalam aktivitas kerja. Selain menghitung pendapatan bersih, penelitian ini memperhatikan kondisi yang berkaitan dengan variasi pendapatan, seperti jumlah order, jam kerja, lokasi pencarian order, kondisi cuaca, dan pengeluaran operasional. Urgensi penelitian terletak pada kebutuhan untuk memperoleh gambaran pendapatan yang lebih realistis karena penerimaan kotor belum menunjukkan jumlah pendapatan yang benar-benar tersisa bagi pengemudi setelah biaya kerja diperhitungkan. Hasil penelitian diharapkan memberikan manfaat praktis bagi pengemudi dalam mengoptimalkan waktu kerja, meningkatkan kualitas pelayanan, memilih lokasi yang potensial memperoleh order, dan mengendalikan biaya operasional. Secara akademik, penelitian ini diharapkan memberikan tambahan bukti empiris mengenai kondisi pendapatan tenaga kerja berbasis platform pada konteks lokal.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk menganalisis tingkat pendapatan pengemudi ojek online Maxim Bike. Pendekatan ini digunakan untuk memperoleh gambaran empiris mengenai kondisi pendapatan pengemudi berdasarkan aktivitas kerja dan biaya yang dikeluarkan selama menjalankan layanan. Informan penelitian berjumlah lima orang pengemudi Maxim Bike, yaitu S.U., F.T., C.L., D.M., dan P.U. Pemilihan informan didasarkan pada keterlibatan mereka sebagai pengemudi Maxim Bike sehingga memiliki pengalaman langsung dalam memperoleh pendapatan dan menanggung biaya operasional. Data yang dikaji meliputi karakteristik informan, penerimaan, biaya operasional, aktivitas kerja, serta kondisi yang berkaitan dengan variasi pendapatan.

Sumber data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung dari lima informan melalui wawancara dan observasi terhadap aktivitas kerja pengemudi. Informasi yang dikumpulkan meliputi lama bekerja, jumlah order, jam kerja, jarak tempuh, pendapatan harian dan mingguan, komisi platform, biaya bahan bakar, biaya perawatan kendaraan, serta biaya makan. Data sekunder digunakan sebagai data pendukung yang berkaitan dengan objek dan konteks penelitian. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi digunakan untuk memperoleh informasi mengenai aktivitas kerja pengemudi, wawancara digunakan untuk menggali pengalaman serta informasi mengenai pendapatan dan pengeluaran informan, sedangkan dokumentasi digunakan untuk melengkapi dan memperkuat data hasil wawancara.

Pengumpulan data dilakukan secara sistematis melalui tiga teknik. Pertama, observasi dilakukan dengan mengamati kondisi dan aktivitas pengemudi dalam menjalankan pekerjaan sebagai pengemudi Maxim Bike. Kedua, wawancara dilakukan secara langsung kepada informan dengan pertanyaan yang berkaitan dengan pengalaman kerja, jumlah order, jam kerja, pendapatan, dan pengeluaran operasional. Ketiga, dokumentasi dilakukan dengan mengumpulkan data atau bukti pendukung yang berkaitan dengan penelitian. Informasi yang diperoleh melalui ketiga teknik tersebut dibandingkan untuk memperoleh data yang konsisten mengenai kondisi pendapatan dan biaya operasional pengemudi.

Analisis data dilakukan dengan menghitung pendapatan bersih berdasarkan selisih antara total penerimaan dan total biaya operasional. Total penerimaan (*Total Revenue/TR*) merupakan seluruh pendapatan yang diterima pengemudi dalam periode tertentu, sedangkan total biaya (*Total Cost/TC*) meliputi komisi platform, bahan bakar, perawatan kendaraan, dan makan. Pendapatan bersih dihitung menggunakan rumus:

$$\pi = TR - TC$$

Keterangan:

π = pendapatan bersih;

TR = total pendapatan;

TC = total biaya operasional.

Perhitungan dilakukan untuk mengetahui pendapatan bersih harian dan mingguan masing-masing informan. Hasil perhitungan selanjutnya disajikan secara deskriptif untuk menggambarkan variasi pendapatan antar-informan.

Keabsahan data dilakukan melalui triangulasi teknik, yaitu membandingkan informasi yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Perbandingan tersebut dilakukan untuk memastikan kesesuaian informasi mengenai pendapatan dan biaya operasional antara keterangan informan dengan data pendukung yang diperoleh selama penelitian. Selanjutnya, analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan memilih informasi yang relevan dengan tujuan penelitian, penyajian data dilakukan dalam bentuk uraian dan tabel, sedangkan kesimpulan ditarik berdasarkan hasil perhitungan pendapatan bersih serta informasi mengenai kondisi yang berkaitan dengan tingkat pendapatan pengemudi Maxim Bike.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pendapatan Pengemudi Ojek Online Maxim Bike

Pendapatan merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk menggambarkan kondisi ekonomi pengemudi ojek online Maxim Bike. Dalam penelitian ini, pendapatan pengemudi dianalisis berdasarkan penerimaan yang diperoleh dari aktivitas kerja sebagai pengemudi. Data pendapatan disajikan dalam dua periode pencatatan, yaitu per hari dan per minggu. Pencatatan harian menggambarkan pendapatan yang diperoleh dalam satu periode kerja, sedangkan pencatatan mingguan menggambarkan pendapatan yang diperoleh selama satu minggu. Penyajian berdasarkan kedua periode tersebut digunakan untuk melihat variasi pendapatan antarinforman sebelum diperhitungkan dengan biaya operasional yang dikeluarkan selama menjalankan aktivitas kerja. Data pendapatan berasal dari lima informan sebagaimana tercantum dalam hasil penelitian pada skripsi.

Tabel 1. Pendapatan Pengemudi Ojek Online Maxim Bike per Hari

No.	Informan	Pendapatan per Hari
1	S.U.	Rp250.000
2	F.T.	Rp250.000
3	C.L.	Rp300.000
4	D.M.	Rp300.000
5	P.U.	Rp250.000

Sumber: Analisis data informan tahun 2025.

Berdasarkan Tabel 1, pendapatan harian pengemudi Maxim Bike berada pada kisaran Rp250.000–Rp300.000. Informan S.U., F.T., dan P.U. masing-masing memperoleh pendapatan sebesar Rp250.000 per hari, sedangkan C.L. dan D.M. memperoleh Rp300.000 per hari. Dengan demikian, tiga informan berada pada nilai pendapatan Rp250.000 dan dua informan pada nilai Rp300.000. Selisih antara pendapatan harian terendah dan tertinggi sebesar Rp50.000. Variasi tersebut menunjukkan bahwa penerimaan pengemudi dalam periode kerja harian tidak berada pada nilai yang seragam.

Data pendapatan harian tersebut menjadi dasar untuk melihat penerimaan pengemudi sebelum dikaitkan dengan biaya yang dikeluarkan selama menjalankan aktivitas kerja. Dalam penelitian ini, biaya

operasional meliputi komisi platform, bahan bakar, perawatan kendaraan, dan makan. Oleh karena itu, nilai yang tercantum pada Tabel 1 belum menggambarkan pendapatan bersih, karena biaya operasional belum dikurangkan dari penerimaan. Analisis biaya operasional selanjutnya digunakan untuk menentukan nilai pendapatan bersih masing-masing pengemudi.

Pencatatan pendapatan juga dilakukan dalam periode mingguan. Periode ini digunakan untuk menggambarkan pendapatan yang diperoleh pengemudi selama satu minggu sehingga memberikan ukuran penerimaan yang lebih panjang dibandingkan dengan pencatatan harian. Data pendapatan mingguan lima informan disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Pendapatan Pengemudi Ojek Online Maxim Bike per Minggu

No.	Informan	Pendapatan per Minggu
1	S.U.	Rp1.500.000
2	F.T.	Rp1.500.000
3	C.L.	Rp1.600.000
4	D.M.	Rp1.600.000
5	P.U.	Rp1.500.000

Sumber: Analisis data informan tahun 2025.

Berdasarkan Tabel 2, pendapatan mingguan pengemudi Maxim Bike berada pada kisaran Rp1.500.000–Rp1.600.000. Informan S.U., F.T., dan P.U. memperoleh pendapatan sebesar Rp1.500.000 per minggu, sedangkan C.L. dan D.M. memperoleh Rp1.600.000. Dengan demikian, tiga informan berada pada nilai pendapatan Rp1.500.000 dan dua informan pada nilai Rp1.600.000. Selisih antara pendapatan mingguan terendah dan tertinggi sebesar Rp100.000. Distribusi tersebut menunjukkan pola yang sama dengan pendapatan harian, yaitu tiga informan berada pada nilai pendapatan yang lebih

rendah dan dua informan pada nilai pendapatan yang lebih tinggi.

Perbandingan kedua periode pencatatan menunjukkan bahwa informan yang memperoleh pendapatan harian Rp250.000, yaitu S.U., F.T., dan P.U., juga tercatat memperoleh pendapatan mingguan sebesar Rp1.500.000. Sementara itu, C.L. dan D.M. yang memperoleh pendapatan harian Rp300.000 tercatat memperoleh pendapatan mingguan sebesar Rp1.600. Pola tersebut menunjukkan adanya kesesuaian antara kategori pendapatan harian dan mingguan pada kelima informan yang diteliti.

Pendapatan yang disajikan pada Tabel 1 dan Tabel 2 selanjutnya menjadi dasar untuk menganalisis biaya operasional pengemudi Maxim Bike. Data penerimaan tersebut kemudian dikaitkan dengan komponen biaya yang dikeluarkan selama menjalankan aktivitas kerja, sebelum dilakukan perhitungan pendapatan bersih. Dalam skripsi, komponen biaya yang dianalisis meliputi komisi platform sebesar 15%, bahan bakar, perawatan kendaraan, dan makan.

B. Biaya Operasional Pengemudi Ojek Online Maxim Bike

Biaya operasional merupakan pengeluaran yang dikeluarkan pengemudi dalam menjalankan aktivitas sebagai

pengemudi ojek online Maxim Bike. Dalam penelitian ini, biaya operasional terdiri atas komisi platform, bahan bakar, perawatan kendaraan, dan makan. Keempat komponen tersebut digunakan untuk menggambarkan struktur pengeluaran yang berkaitan dengan aktivitas kerja pengemudi. Berdasarkan data penelitian, komisi platform tercatat sebesar 15%, sedangkan biaya bahan bakar dan makan menunjukkan variasi antar-informan. Biaya perawatan kendaraan tercatat sebesar Rp50.000 pada masing-masing data. Penyajian biaya operasional dilakukan berdasarkan periode harian dan mingguan sebagaimana digunakan dalam pencatatan penelitian.

Tabel 3. Biaya Operasional Pengemudi Ojek Online Maxim Bike per Hari

No.	Informan	Komisi Platform	Bahan Bakar	Perawatan Kendaraan	Makan	Total Biaya
1	S.U.	15%	Rp50.000	Rp50.000	Rp10.000	Rp147.500
2	F.T.	15%	Rp40.000	Rp50.000	Rp15.000	Rp142.500
3	C.L.	15%	Rp35.000	Rp50.000	Rp10.000	Rp140.000
4	D.M.	15%	Rp40.000	Rp50.000	Rp15.000	Rp150.000
5	P.U.	15%	Rp50.000	Rp50.000	Rp10.000	Rp147.500

Sumber: Analisis data penelitian tahun 2025.

Berdasarkan Tabel 3, biaya operasional harian pengemudi Maxim Bike berada pada kisaran Rp140.000–Rp150.000. Komponen biaya menunjukkan bahwa pengeluaran bahan bakar berada pada kisaran Rp35.000–Rp50.000, sedangkan biaya makan berkisar antara Rp10.000–Rp15.000. Biaya perawatan kendaraan tercatat sebesar Rp50.000 pada seluruh informan, sementara komisi platform ditetapkan sebesar 15%. Variasi total biaya operasional harian terutama terlihat pada perbedaan pengeluaran bahan bakar dan makan. Total biaya terendah sebesar Rp140.000 tercatat pada C.L., sedangkan total biaya tertinggi sebesar Rp150.000 tercatat pada D.M.

Perbedaan biaya operasional tersebut menunjukkan bahwa kebutuhan pengeluaran pengemudi tidak sepenuhnya seragam meskipun jenis aktivitas kerja yang dilakukan relatif sama. Variasi biaya bahan bakar dan makan menjadi komponen yang

membedakan total pengeluaran antar-informan. Sementara itu, biaya perawatan kendaraan dicatat dengan nilai yang sama pada seluruh informan. Struktur biaya tersebut memberikan gambaran mengenai jenis pengeluaran yang perlu diperhitungkan dalam menganalisis kondisi ekonomi pengemudi Maxim Bike.

Selain pencatatan harian, penelitian juga menyajikan biaya operasional dalam periode mingguan. Pencatatan tersebut digunakan untuk menggambarkan pengeluaran pengemudi selama satu minggu dan memperlihatkan akumulasi biaya yang dikeluarkan dalam periode kerja yang lebih panjang. Berdasarkan data penelitian, biaya bahan bakar mingguan berada pada kisaran Rp245.000–Rp350.000, sedangkan biaya makan berada pada kisaran Rp70.000–Rp105.000. Biaya perawatan kendaraan tercatat sebesar Rp50.000 dan komisi platform sebesar 15%.

Tabel 4. Biaya Operasional Pengemudi Ojek Online Maxim Bike per Minggu

No.	Informan	Komisi Platform (15%)	Bahan Bakar	Perawatan	Makan	Total Biaya
1	S.U.	Rp225.000	Rp350.000	Rp50.000	Rp70.000	Rp695.000
2	F.T.	Rp225.000	Rp280.000	Rp50.000	Rp105.000	Rp660.000
3	C.L.	Rp240.000	Rp245.000	Rp50.000	Rp70.000	Rp605.000
4	D.M.	Rp240.000	Rp280.000	Rp50.000	Rp105.000	Rp675.000
5	P.U.	Rp225.000	Rp350.000	Rp50.000	Rp70.000	Rp695.000

Sumber: Analisis data penelitian tahun 2025.

Berdasarkan Tabel 4, total biaya operasional mingguan berada pada kisaran Rp605.000–Rp695.000. Total biaya terendah sebesar Rp605.000 tercatat pada C.L., sedangkan total biaya tertinggi sebesar Rp695.000 tercatat pada S.U. dan P.U. Variasi tersebut terutama berkaitan dengan perbedaan pengeluaran bahan bakar dan makan. Informan dengan biaya bahan bakar sebesar Rp350.000 dan biaya makan Rp70.000 memiliki total biaya Rp695.000, sedangkan biaya bahan bakar Rp245.000 dan makan Rp70.000 menghasilkan total biaya Rp605.000. Pada biaya bahan bakar Rp280.000 dan makan Rp105.000, total biaya tercatat Rp660.000 dan Rp675.000 sesuai dengan data masing-masing informan.

Penyajian biaya operasional harian dan mingguan menunjukkan adanya perbedaan nilai pengeluaran antar-informan pada kedua periode pencatatan. Pada periode harian, variasi total biaya berada dalam rentang Rp140.000–Rp150.000, sedangkan pada periode mingguan berada pada rentang Rp605.000–Rp695.000. Perbedaan tersebut terutama tercermin pada komponen biaya bahan bakar dan makan, sementara komisi platform dan biaya perawatan kendaraan dicatat dengan nilai yang sama sesuai data penelitian. Data biaya operasional tersebut selanjutnya menjadi dasar untuk menghitung pendapatan bersih pengemudi Maxim Bike dengan memperhitungkan selisih antara total penerimaan dan total biaya operasional.

C. Pendapatan Bersih Pengemudi Ojek Online Maxim Bike

Pendapatan bersih merupakan selisih antara pendapatan yang diperoleh pengemudi dan biaya operasional yang dikeluarkan selama menjalankan aktivitas sebagai pengemudi ojek online Maxim Bike. Dalam penelitian ini, pendapatan bersih digunakan untuk menggambarkan nilai pendapatan yang tersisa setelah komponen biaya operasional diperhitungkan. Perhitungan pendapatan bersih dilakukan dengan mengacu pada data pendapatan dan biaya operasional yang telah disajikan pada bagian sebelumnya. Pendapatan bersih dihitung menggunakan persamaan:

$$\pi = TR - TC$$

Keterangan:

π = pendapatan bersih;

TR = total pendapatan;

TC = total biaya operasional.

Perhitungan dilakukan berdasarkan dua periode pencatatan, yaitu harian dan mingguan. Penggunaan kedua periode tersebut memungkinkan pendapatan bersih dilihat berdasarkan periode kerja yang berbeda serta menunjukkan variasi nilai pendapatan setelah biaya operasional dikurangkan dari pendapatan yang diperoleh masing-masing informan.

Tabel 5. Pendapatan Bersih Pengemudi Ojek Online Maxim Bike per Hari

No.	Informan	Total Pendapatan	Total Biaya Operasional	Pendapatan Bersih
1	S.U.	Rp250.000	Rp147.500	Rp102.500
2	F.T.	Rp250.000	Rp142.500	Rp107.500
3	C.L.	Rp300.000	Rp140.000	Rp160.000
4	D.M.	Rp300.000	Rp150.000	Rp150.000
5	P.U.	Rp250.000	Rp147.500	Rp102.500

Sumber: Analisis data penelitian tahun 2025.

Berdasarkan Tabel 5, pendapatan bersih harian pengemudi Maxim Bike berada pada kisaran Rp102.500–Rp160.000. Pendapatan bersih terendah sebesar Rp102.500 diperoleh S.U. dan P.U., dengan pendapatan masing-masing Rp250.000 dan total biaya operasional Rp147.500. Pendapatan bersih tertinggi sebesar Rp160.000 diperoleh C.L., dengan pendapatan Rp300.000 dan total biaya operasional Rp140.000. Sementara itu, F.T. memperoleh pendapatan bersih Rp107.500 dari pendapatan Rp250.000 dan biaya operasional Rp142.500, sedangkan D.M. memperoleh Rp150.000 dari pendapatan Rp300.000 dan biaya operasional Rp150.000.

Variasi pendapatan bersih tersebut menunjukkan bahwa nilai pendapatan yang diperoleh pengemudi tidak secara langsung mencerminkan jumlah yang tersisa setelah biaya operasional. Pada tingkat pendapatan yang sama, perbedaan biaya operasional menghasilkan pendapatan bersih yang berbeda. F.T., misalnya, memperoleh

pendapatan Rp250.000 dengan biaya operasional Rp142.500 sehingga pendapatan bersihnya Rp107.500, sedangkan S.U. dan P.U. dengan pendapatan yang sama dan biaya operasional Rp147.500 memperoleh pendapatan bersih Rp102.500. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa biaya operasional menjadi komponen yang secara langsung menentukan besarnya pendapatan bersih pengemudi.

Pola yang sama terlihat pada informan dengan pendapatan Rp300.000. C.L. memperoleh pendapatan bersih Rp160.000 dengan biaya operasional Rp140.000, sedangkan D.M. memperoleh Rp150.000 dengan biaya operasional Rp150.000. Selisih biaya operasional sebesar Rp10.000 menghasilkan perbedaan pendapatan bersih dengan nilai yang sama. Kondisi tersebut menunjukkan adanya hubungan langsung antara besarnya biaya operasional dan nilai pendapatan yang tersisa setelah pengeluaran diperhitungkan.

Tabel 6. Pendapatan Bersih Pengemudi Ojek Online Maxim Bike per Minggu

No.	Informan	Total Pendapatan	Total Biaya Operasional	Pendapatan Bersih
1	S.U.	Rp1.500.000	Rp695.000	Rp805.000
2	F.T.	Rp1.500.000	Rp660.000	Rp840.000
3	C.L.	Rp1.600.000	Rp605.000	Rp995.000
4	D.M.	Rp1.600.000	Rp675.000	Rp925.000
5	P.U.	Rp1.500.000	Rp695.000	Rp805.000

Sumber: Analisis data penelitian tahun 2025

Berdasarkan Tabel 6, pendapatan bersih mingguan berada pada kisaran Rp805.000–Rp995.000. Pendapatan bersih tertinggi sebesar Rp995.000 diperoleh C.L. dengan pendapatan Rp1.600.000 dan biaya operasional Rp605.000. Pendapatan bersih sebesar Rp925.000 diperoleh D.M. dengan pendapatan Rp1.600.000 dan biaya operasional Rp675.000. Sementara itu, S.U. dan P.U. masing-masing memperoleh pendapatan bersih Rp805.000 dari pendapatan Rp1.500.000 dengan biaya operasional Rp695.000. F.T. memperoleh pendapatan bersih Rp840.000 dari pendapatan Rp1.500.000 dengan biaya operasional Rp660.000.

Perbedaan pendapatan bersih pada periode mingguan menunjukkan pola yang

serupa dengan periode harian. Pada pendapatan Rp1.500.000, F.T. memperoleh pendapatan bersih Rp840.000 dengan biaya operasional Rp660.000, sedangkan S.U. dan P.U. memperoleh Rp805.000 dengan biaya operasional Rp695.000. Selisih biaya operasional sebesar Rp35.000 menghasilkan perbedaan pendapatan bersih sebesar Rp35.000. Pada pendapatan Rp1.600.000, C.L. memperoleh pendapatan bersih Rp995.000 dengan biaya operasional Rp605.000, sedangkan D.M. memperoleh Rp925.000 dengan biaya operasional Rp675.000. Selisih biaya operasional sebesar Rp70.000 menghasilkan perbedaan pendapatan bersih sebesar Rp70.000.

D. Kondisi Kerja yang Berkaitan dengan Pendapatan Pengemudi Maxim Bike

Kondisi kerja merupakan bagian dari aktivitas pengemudi Maxim Bike dalam menjalankan layanan transportasi berbasis aplikasi. Hasil penelitian menunjukkan adanya variasi kondisi kerja yang berkaitan dengan durasi kerja, jumlah penumpang, jarak tempuh, lokasi pencarian order, serta kondisi operasional selama menjalankan aktivitas kerja. Variasi tersebut terlihat dari perbedaan waktu kerja dan jumlah penumpang yang diperoleh dalam periode harian maupun mingguan. Data hasil wawancara menunjukkan bahwa durasi kerja pengemudi berada pada kisaran 8–12 jam per hari. Jumlah penumpang yang diperoleh juga bervariasi, baik dalam pencatatan harian maupun mingguan.

Aktivitas kerja pengemudi juga ditandai oleh tingkat mobilitas yang berbeda. Berdasarkan data penelitian, jarak tempuh pengemudi berada pada kisaran 30–100 km per hari. Perbedaan jarak tempuh berkaitan dengan perjalanan yang dilakukan dalam memenuhi order dan mengantarkan penumpang ke lokasi tujuan. Dalam memperoleh order, pengemudi juga

mempertimbangkan lokasi yang memiliki potensi permintaan layanan lebih tinggi. Beberapa lokasi yang disebutkan dalam data penelitian meliputi pusat perbelanjaan, perkantoran, hotel, serta lokasi lain yang memiliki tingkat aktivitas masyarakat relatif tinggi. Pemilihan lokasi tersebut dilakukan sebagai bagian dari upaya pengemudi dalam mencari order dan mengurangi waktu tunggu.

Selain durasi kerja, jumlah penumpang, dan jarak tempuh, data penelitian juga menunjukkan adanya kondisi operasional yang menyertai aktivitas pengemudi. Kondisi jaringan menjadi salah satu aspek yang mendukung proses penerimaan order dan komunikasi dengan penumpang melalui aplikasi. Kondisi cuaca juga tercatat dalam data lapangan, dengan hujan berkaitan dengan berkurangnya jumlah order. Pertambahan jumlah pengemudi menjadi bagian dari kondisi persaingan dalam memperoleh order, sedangkan kondisi kendaraan berkaitan dengan kelancaran aktivitas kerja karena kerusakan kendaraan dapat menghambat pengemudi dalam menerima order.

Tabel 7. Kondisi Kerja Pengemudi Maxim Bike

No.	Aspek yang Diamati	Hasil Data Lapangan
1	Durasi kerja per hari	8–12 jam
2	Jumlah penumpang per hari	10–25 orang; sebagian data sekitar 20 orang
3	Jumlah penumpang per minggu	100 orang atau lebih; pada salah satu data sekitar 120 orang
4	Jarak tempuh per hari	30–100 km
5	Lokasi pencarian order	Pusat perbelanjaan, perkantoran, hotel, dan lokasi dengan permintaan order tinggi
6	Kondisi jaringan	Jaringan yang kuat mendukung penerimaan dan pengiriman order
7	Kondisi cuaca	Hujan menyebabkan jumlah order berkurang
8	Persaingan antarpengemudi	Bertambahnya pengemudi baru berkaitan dengan berkurangnya peluang memperoleh order
9	Kondisi kendaraan	Kerusakan kendaraan dapat menghambat aktivitas menerima order

Sumber: Data hasil wawancara penelitian tahun 2025.

Berdasarkan Tabel 7, durasi kerja pengemudi berada pada rentang 8–12 jam per hari. Data lapangan menunjukkan adanya perbedaan durasi kerja, dengan sebagian pengemudi bekerja sekitar 8–10

jam dan sebagian lainnya mencapai 12 jam per hari. Jumlah penumpang per hari juga menunjukkan variasi, yaitu sekitar 10–15 orang, 10–20 orang, 20 orang, hingga 10–25 orang. Pada periode mingguan, jumlah

penumpang tercatat mencapai 100 orang atau lebih, sedangkan salah satu data menunjukkan jumlah sekitar 120 orang. Data tersebut menunjukkan adanya variasi jumlah penumpang yang diperoleh dalam periode kerja yang berbeda.

Jarak tempuh pengemudi berada pada kisaran 30–100 km per hari. Data lapangan mencatat variasi jarak sekitar 30–40 km, 40–60 km, 50–80 km, hingga 50–100 km per hari. Perbedaan jarak tempuh tersebut berkaitan dengan aktivitas perjalanan yang dilakukan berdasarkan order yang diterima. Selain jarak tempuh, lokasi pencarian order juga tercatat sebagai bagian dari aktivitas kerja. Pengemudi memilih lokasi seperti pusat perbelanjaan, perkantoran, dan hotel karena lokasi tersebut memiliki aktivitas masyarakat yang relatif tinggi dan menjadi tempat yang dipertimbangkan dalam pencarian order.

Kondisi jaringan, cuaca, persaingan antarpengemudi, dan kondisi kendaraan juga tercatat dalam data penelitian. Jaringan yang kuat mendukung komunikasi dan proses penerimaan order melalui aplikasi. Kondisi hujan tercatat berkaitan dengan berkurangnya jumlah order yang diterima. Pertambahan jumlah pengemudi menjadi salah satu kondisi yang berkaitan dengan persaingan dalam memperoleh order. Sementara itu, kerusakan kendaraan dapat menghambat aktivitas kerja karena pengemudi tidak dapat menjalankan layanan secara normal. Data tersebut melengkapi gambaran kondisi kerja pengemudi Maxim Bike selama menjalankan aktivitas pelayanan.

Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi Maxim Bike berada pada kisaran Rp250.000–Rp300.000 per hari dan Rp1.500.000–Rp1.600.000 per minggu. Setelah dikurangi biaya operasional, pendapatan bersih berada pada kisaran Rp102.500–Rp160.000 per hari dan Rp805.000–Rp995.000 per minggu. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa penerimaan yang diperoleh selama menjalankan layanan belum sepenuhnya menggambarkan pendapatan yang tersisa bagi pengemudi. Biaya operasional yang terdiri atas komisi platform, bahan bakar, perawatan kendaraan, dan makan

merupakan komponen yang perlu diperhitungkan dalam menentukan pendapatan bersih. Dengan demikian, penerimaan kotor dan pendapatan bersih merupakan dua ukuran yang berbeda dalam menggambarkan kondisi ekonomi pengemudi. Temuan ini menegaskan bahwa penilaian pendapatan pengemudi Maxim Bike perlu mempertimbangkan jumlah penerimaan sekaligus pengeluaran yang secara langsung berkaitan dengan aktivitas kerja.

Variasi pendapatan dalam penelitian ini juga terlihat dari perbedaan durasi kerja, jumlah penumpang, dan jarak tempuh. Pengemudi bekerja selama 8–12 jam per hari dengan jumlah penumpang dan jarak tempuh yang berbeda. Kondisi tersebut menunjukkan adanya perbedaan intensitas aktivitas pelayanan selama menjalankan pekerjaan. (Hes, Engka and Rompas, 2023) menemukan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi Maxim Bike di Kota Manado. Sementara itu, (Sugiartana *et al.*, 2023) menunjukkan adanya hubungan antara jam kerja dan pendapatan pengemudi Gojek di Kota Denpasar. Temuan tersebut sejalan dengan penelitian ini karena durasi kerja menjadi bagian dari kondisi aktivitas yang menyertai penerimaan pendapatan. Namun, variasi pendapatan dalam penelitian ini tidak hanya berkaitan dengan lamanya waktu kerja, tetapi juga dengan jumlah penumpang, jarak perjalanan, dan kondisi operasional yang dihadapi pengemudi selama menjalankan layanan.

Hasil penelitian ini memiliki kesesuaian dengan temuan (Mariano *et al.*, 2023) mengenai pendapatan pengemudi Maxim-Bike di Kota Kupang. Penelitian tersebut menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dan menunjukkan adanya perbedaan pendapatan bersih antara pengemudi yang menjadikan pekerjaan sebagai sumber pekerjaan utama dan pengemudi yang menjadikannya sebagai pekerjaan sampingan. Kesamaan dengan penelitian ini terletak pada penggunaan pendekatan kualitatif untuk menggambarkan kondisi pendapatan pengemudi Maxim secara empiris. Perbedaannya terdapat pada periode pencatatan dan fokus ukuran pendapatan. (Mariano *et al.*, 2023) menyajikan pendapatan bersih dalam

periode bulanan, sedangkan penelitian ini menyajikan penerimaan dan pendapatan bersih dalam periode harian dan mingguan. Penelitian ini juga memisahkan komponen biaya operasional berupa komisi platform, bahan bakar, perawatan kendaraan, dan makan sehingga perbedaan antara penerimaan dan pendapatan bersih dapat terlihat pada masing-masing informan.

Perbandingan dengan penelitian terdahulu menunjukkan bahwa karakteristik aktivitas kerja berkaitan dengan variasi pendapatan pengemudi transportasi daring. (Uzzakah, Rasyidi and Darmawati, 2025) menunjukkan bahwa jam kerja dan jumlah order merupakan aspek yang berkaitan dengan pendapatan pengemudi ojek online. Sementara itu, (Abdila, Broto and Munthe, 2026) menunjukkan bahwa tarif, jam kerja, dan lokasi merupakan aspek yang berkaitan dengan pendapatan pengemudi Maxim. Temuan tersebut memiliki keterkaitan dengan penelitian ini, terutama pada pentingnya aktivitas kerja dan kondisi operasional dalam memperoleh pendapatan. Perbedaannya terletak pada pendekatan penelitian, karena penelitian terdahulu menggunakan pendekatan kuantitatif untuk menguji hubungan atau pengaruh antarvariabel, sedangkan penelitian ini menggambarkan kondisi pendapatan secara deskriptif melalui penerimaan, biaya operasional, pendapatan bersih, dan kondisi kerja pengemudi.

Hasil penelitian juga memperlihatkan bahwa perbedaan biaya operasional menghasilkan perbedaan pendapatan bersih meskipun penerimaan berada pada nilai yang sama. Pada pendapatan harian Rp250.000, pendapatan bersih berkisar antara Rp102.500 dan Rp107.500 karena terdapat perbedaan biaya operasional. Kondisi serupa terlihat pada pendapatan Rp300.000, ketika perbedaan biaya operasional menghasilkan pendapatan bersih Rp150.000 dan Rp160.000. Pada periode mingguan, perbedaan biaya operasional juga menghasilkan pendapatan bersih yang berbeda pada penerimaan Rp1.500.000 maupun Rp1.600.000. (Pratama and Budiarty, 2025) menunjukkan bahwa biaya tetap dan biaya variabel merupakan bagian yang berkaitan dengan pendapatan pengemudi Maxim di Bandar Lampung. Sejalan dengan temuan tersebut, (Sanyoto

and Sarwono, 2025) menunjukkan pentingnya pengelolaan penerimaan dan pengeluaran dalam pengambilan keputusan finansial pengemudi Maxim. Dalam konteks penelitian ini, perbedaan biaya bahan bakar, makan, perawatan kendaraan, dan komisi platform menyebabkan jumlah pendapatan yang tersisa berbeda meskipun penerimaan berada pada tingkat yang sama. Dengan demikian, pencatatan penerimaan saja belum cukup untuk menggambarkan pendapatan yang benar-benar tersisa bagi pengemudi setelah pengeluaran kerja diperhitungkan.

Temuan penelitian memberikan kontribusi pada pemahaman mengenai pendapatan pengemudi Maxim Bike dengan menempatkan pendapatan bersih sebagai ukuran yang diperoleh setelah penerimaan dikurangi biaya operasional. Pendekatan tersebut memberikan gambaran yang lebih konkret mengenai jumlah pendapatan yang tersisa setelah pengeluaran untuk menjalankan pekerjaan diperhitungkan. Penelitian ini melengkapi kajian terdahulu dengan menguraikan komponen biaya bahan bakar, perawatan kendaraan, makan, dan komisi platform sehingga pendapatan pengemudi dapat dipahami tidak hanya berdasarkan penerimaan, tetapi juga berdasarkan jumlah yang tersisa setelah biaya operasional diperhitungkan. Dengan demikian, kontribusi penelitian terletak pada penyajian kondisi pendapatan pengemudi Maxim Bike secara lebih terperinci melalui keterkaitan antara penerimaan, biaya operasional, pendapatan bersih, dan kondisi kerja.

Temuan mengenai kondisi kerja menunjukkan bahwa aktivitas pengemudi Maxim Bike berlangsung dalam lingkungan kerja yang dinamis. Durasi kerja, jumlah penumpang, jarak tempuh, lokasi pencarian order, kondisi jaringan, cuaca, persaingan antarpengemudi, dan kondisi kendaraan merupakan kondisi yang menyertai aktivitas kerja. (Ar Rizqi, Irawan and Supriyadi, 2024) menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi ojek online berkaitan dengan perubahan tarif, jumlah pelanggan, persaingan, dan variasi permintaan. Temuan tersebut melengkapi hasil penelitian ini karena kondisi eksternal dan karakteristik permintaan dapat menyertai aktivitas pengemudi dalam memperoleh order. Dalam

konteks penelitian ini, pengemudi perlu menyesuaikan waktu dan lokasi kerja untuk memperoleh order, sementara kondisi cuaca, jaringan, persaingan, dan kendaraan dapat menyertai proses memperoleh pendapatan. Oleh karena itu, variasi pendapatan dalam penelitian ini tidak hanya terlihat dari nominal penerimaan, tetapi juga dari perbedaan kondisi kerja dan pengeluaran yang menyertai aktivitas pengemudi.

Penelitian ini memiliki keterbatasan pada jumlah informan yang terbatas dan periode pengamatan yang menggambarkan kondisi penelitian tahun 2025. Data pendapatan dan biaya operasional diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi sehingga belum menggambarkan perubahan pendapatan pengemudi dalam periode yang lebih panjang. Kondisi tersebut menyebabkan hasil penelitian belum dapat menggambarkan seluruh kondisi pengemudi Maxim Bike pada wilayah yang lebih luas. Penelitian selanjutnya dapat melibatkan jumlah informan yang lebih banyak dan memperpanjang periode pengamatan agar variasi pendapatan dapat diamati secara lebih komprehensif. Pencatatan pendapatan dan biaya operasional juga dapat dilakukan secara berkala sehingga perubahan pendapatan bersih dapat diketahui berdasarkan waktu kerja, jumlah order, jarak tempuh, kondisi permintaan, dan wilayah operasi.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pendapatan pengemudi Maxim Bike berada pada kisaran Rp250.000–Rp300.000 per hari dan Rp1.500.000–Rp1.600.000 per minggu, sedangkan pendapatan bersih setelah dikurangi biaya operasional mencapai Rp102.500–Rp160.000 per hari dan Rp805.000–Rp995.000 per minggu. Variasi pendapatan bersih berkaitan dengan perbedaan biaya bahan bakar, perawatan kendaraan, makan, dan komisi platform, meskipun penerimaan beberapa informan berada pada tingkat yang sama. Kondisi kerja berupa durasi kerja, jumlah penumpang, jarak tempuh, lokasi pencarian order, cuaca, jaringan, persaingan antarpengemudi, dan kondisi kendaraan turut berkaitan dengan variasi pendapatan yang diperoleh. Temuan ini memberikan kontribusi empiris dalam

memperlihatkan bahwa penilaian pendapatan pekerja berbasis platform perlu mempertimbangkan penerimaan sekaligus biaya operasional. Implikasinya, pengemudi perlu mengoptimalkan waktu kerja, memilih lokasi potensial, meningkatkan pelayanan, dan mengendalikan biaya operasional untuk menjaga pendapatan bersih.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdila, G.A., Broto, B.E. and Munthe, A.M. (2026) "The Effect of Tariffs, Working Hours, and Location on Maxim Drivers' Income in Rantauprapat City," *Al-Kharaj: Journal of Islamic Economic and Business*, 8(1). Available at: <https://doi.org/10.24256/kharaj.v8i1.9946>.
- Ar Rizqi, M.F., Irawan, P.R. and Supriyadi (2024) "Pengaruh Kenaikan Tarif Ojek Online terhadap Pendapatan Driver Ojek Online di Stasiun Bekasi," *Jurnal Minfo Polgan*, 13(2), pp. 2013–2018. Available at: <https://doi.org/10.33395/jmp.v13i2.14363>.
- Aras, M., Saranani, F. and Asizah, N. (2025) "Pengaruh Jam Kerja dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan Driver Maxim Motor di Kelurahan Kemaraya Kota Kendari," *Jurnal Ekonomi*, 10(1), pp. 9–16.
- Fahrtsani, H., Rusdarti and Martitah (2022) "Online Transportation in the City of Semarang (Socio-Economic Studies on Online Drivers)," *JESS: Journal of Educational Social Studies*, 11(2), pp. 122–129. Available at: <https://doi.org/10.15294/jess.v11i2.59166>.
- Fallo, A.R. et al. (2025) "The Gig Economy across National Borders: Motivations and Economic Impacts (A Study on the Individual Experiences of Maxim Drivers in Atambua)," *Jurnal Trias Politika*, 9(2), pp. 186–200. Available at: <https://doi.org/10.33373/jtp.v9i2.7736>.
- Hes, A.D., Engka, D.S.M. and Rompas, W.F.I. (2023) "Pengaruh Tarif, Jam Kerja

- dan Jumlah Bonus terhadap Pendapatan Driver Maxim Bike di Kota Manado,” *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 23(9), pp. 121–132.
- Hoar, M.M. and Nitsae, M. (2024) “Efisiensi Pengemudi Transportasi Online terhadap Kesejahteraan Masyarakat: Studi pada Driver Maxim Kota Kupang,” *Journal of Comprehensive Science*, 3(4), pp. 944–950. Available at: <https://doi.org/10.59188/jcs.v3i4.687>.
- Hutajulu, R., Pitriyani and Arjuna, S. (2026) “Pengaruh Tarif, Jam Kerja dan Jumlah Bonus terhadap Pendapatan Driver Maxim di Kota Rantauprapat,” *Pendas: Jurnal Ilmiah Pendidikan Dasar*, 11(2), pp. 110–121. Available at: <https://doi.org/10.23969/jp.v11i02.44412>.
- Indrayani, N.W.E. and Dewi, M.H.U. (2025) “Analisis Pendapatan Driver Gojek pada Masa New Normal di Kota Denpasar,” *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 13(11), pp. 797–816. Available at: <https://doi.org/10.24843/EEP.2024.v13.i11.p04>.
- Mariano, E. et al. (2023) “Analisis Pendapatan Pengemudi Ojek Online Maxim-Bike,” *JUEB: Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 2(4), pp. 33–59. Available at: <https://doi.org/10.57218/jueb.v2i4.984>.
- Pradana, I.P.Y.B. (2024) “Pekerja Ekonomi Gig: Pengalaman Kerja Pengemudi Ojek Online Maxim dan Grab di Wilayah Timur Indonesia,” *Jurnal Ilmu Administrasi Negara AsIAN*, 12(1), pp. 11–26. Available at: <https://doi.org/10.47828/jianaasian.v12i1.189>.
- Pratama, A.A. and Budiarty, I. (2025) “Determinan Pendapatan Driver Maxim Bike di Kota Bandar Lampung,” *Jurnal Manajemen, Ekonomi, Hukum, Kewirausahaan, Kesehatan, Pendidikan dan Informatika (MANEKIN)*, 3(4), pp. 240–248.
- Ramadhan, D.R. and Wibisono, Y. (2025) “Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi Ojek Online di Jabodetabek,” *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 14(2), pp. 257–269. Available at: <https://doi.org/10.24843/EEB.2025.v14.i02.p10>.
- Santoso, B., Hitaningtyas, R.D.P. and Nugroho, S.S.P. (2023) “Karakteristik Hubungan Hukum antara Pengemudi Ojek Online dan Perusahaan Aplikasi,” *Masalah-Masalah Hukum*, 52(2), pp. 174–186. Available at: <https://doi.org/10.14710/mmh.52.2.2023.174-186>.
- Sanyoto, S.D. and Sarwono, A.E. (2025) “Perilaku Pengelolaan Keuangan dan Pengambilan Keputusan Finansial oleh Driver Ojek Online Maxim di Kota Surakarta,” *Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi*, 5(2), pp. 46–52. Available at: <https://doi.org/10.51903/jupea.v5i2.3864>.
- Sugiartana, I.W. et al. (2023) “Relationship between Working Hours and Gojek Driver Income in Denpasar City,” *Ekuitas: Jurnal Pendidikan Ekonomi*, 11(1), pp. 164–170. Available at: <https://doi.org/10.23887/ekuitas.v11i1.65768>.
- Uzzakah, I., Rasyidi, A.H. and Darmawati, L.E.S. (2025) “Pengaruh Jam Kerja dan Jumlah Orderan terhadap Pendapatan Driver Ojek Online (OK BOS) di Kabupaten Situbondo,” *Consilium: Education and Counseling Journal*, 5(2), pp. 801–813. Available at: <https://doi.org/10.36841/consilium.v5i2.6302>.