

Pengaruh Kebijakan Tarif Terhadap Pendapatan *Driver* Online: Analisis dalam Perspektif Ekonomi Islam

Raihan Amir^{1*}, Tri Dessy Fadillah¹

¹ Institut Syekh Abdul Halim Hasan Binjai, Indonesia

 raihamamir9279@angmail.com^{1*}

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* ojek online. Penelitian dilaksanakan di Kota Binjai, Sumatera Utara, dengan metode pendekatan kuantitatif. Pengambilan data menggunakan kuesioner yang diberikan kepada 70 *driver* ojek online. Untuk pengelolaan data digunakan regresi dengan bantuan aplikasi SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa data berdistribusi normal dengan pola tidak linier, sehingga diuji dengan model regresi logaritmik, kuadratik, dan eksponensial. Ketiga model menunjukkan bahwa model kuadratik dan eksponensial merupakan model terbaik dalam menjelaskan data. Uji data dari ketiga model menunjukkan bahwa kebijakan tarif berpengaruh pada pendapatan *driver*. Model eksponensial menunjukkan peningkatan pendapatan yang terus bertumbuh, namun pada kebijakan tarif tinggi terjadi kecenderungan perlambatan atau stagnasi pada pendapatan. Pada model kuadratik, pola inverted U-shape terbentuk: kenaikan tarif pada tingkat rendah hingga menengah meningkatkan pendapatan; namun, pada tarif tinggi, pertumbuhan melambat dan mendekati titik maksimum yang akhirnya akan menurunkan pendapatan. Dalam perspektif ekonomi Islam, keseimbangan tarif mencerminkan prinsip keadilan, tawazun, dan kemaslahatan guna mewujudkan sistem ekonomi digital yang adil dan berkelanjutan. Hasil penelitian ini merekomendasikan bahwa pihak regulator dan *platform* perlu memperhatikan kebijakan tarif dengan mengevaluasi tarif secara berkala dengan mempertimbangkan keseimbangan daya beli penumpang dan kesejahteraan *driver*. Kebijakan tarif yang adaptif dan berbasis data, dengan memperhatikan waktu operasional, kepadatan permintaan, dan karakteristik wilayah, penting untuk menjaga stabilitas pendapatan serta permintaan pasar.

Kata Kunci: Kebijakan Tarif, Pendapatan *Driver*, Ojek Online

ARTICLE INFO

Received 25
Februari 2026,
Revised
10 Maret,
2026,
Accepted
30 Maret 2026.

Diterbitkan oleh
ISSN

Website

Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi CC BY SA

Fakultas Syariah Sekolah Tinggi Agama Islam (STAI) Al-Furqan Makassar
2622-5212

<https://ojs.staialfurqan.ac.id/jtm/>

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi informasi yang semakin pesat mendorong perubahan layanan dari konvensional ke digital. Pada layanan transportasi juga terjadi perubahan dari transportasi konvensional menjadi layanan berbasis digital. Hal ini ditandai dengan munculnya berbagai layanan transportasi berbasis aplikasi (*ride-hailing*) seperti Gojek, Grab, Maxim, bahkan transportasi lokal yang berbasis digital. Munculnya transportasi berbasis aplikasi menjadi salah satu sumber mata pencaharian bagi masyarakat. Sistem kerja yang fleksibel menjadikan profesi *driver* online sebagai alternatif pekerjaan utama maupun sampingan. (Rismawan et al., 2025)

Untuk mengatur tentang transportasi berbasis online ini, pemerintah menerbitkan aturan melalui Permenhub No. 118 Tahun 2018 dan No. 12 Tahun 2019. Peraturan ini mengatur tentang aspek operasional seperti kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi, mekanisme pengaduan, serta perlindungan konsumen guna menjamin keamanan, keselamatan, kenyamanan,

dan keterjangkauan layanan transportasi berbasis teknologi di Indonesia, serta penetapan tarif yang mempertimbangkan kepentingan pengemudi dan pengguna (Puspa et al., 2021). Mekanisme penetapan tarif menyebabkan tidak hanya kenaikan pada tarif transportasi online, tetapi juga pada mekanisme pembayaran, bagi hasil dan perhitungan pajak. Tingkat pendapatan *driver* sangat dipengaruhi oleh kebijakan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah maupun perusahaan aplikator. Perubahan tarif, baik kenaikan maupun penyesuaian melalui sistem *dynamic pricing*, tidak selalu berbanding lurus dengan peningkatan kesejahteraan *driver* karena dipengaruhi oleh faktor lain seperti jumlah permintaan, potongan aplikasi, dan tingkat persaingan antara *driver* (Men, 2025). Kebijakan tarif ini ternyata tidak selamanya dapat menguntungkan *driver*. Penelitian yang dilakukan Reuben Daniel Binns et al. pada *platform* transportasi online Uber di Amerika Serikat menyatakan bahwa kebijakan tarif ternyata lebih menguntungkan *platform* daripada *driver* (Binns et al., 2026).

Beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa tarif memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver*. Penelitian di Surabaya menemukan bahwa tarif dan jam kerja secara simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* Go-Ride (Febriansyah & Priyono, 2025). Penelitian lain dari Anggit Septiawan Hartadi dan Rusdiansyah di Banjarmasin juga menyimpulkan bahwa tarif merupakan faktor paling dominan yang memengaruhi pendapatan *driver* dibandingkan variabel lainnya seperti jam kerja (Hartadi & Rusdiansyah, 2019). Selain itu, studi di Stasiun Bekasi menegaskan bahwa kenaikan tarif berpotensi meningkatkan pendapatan, meskipun dampaknya dapat berbeda tergantung pada perubahan jumlah pelanggan dan tingkat permintaan (Rizqi et al., 2024). Hasil-hasil penelitian tersebut memperlihatkan bahwa kebijakan tarif merupakan variabel penting dalam menentukan tingkat penghasilan *driver* online, yang tidak hanya dapat meningkatkan pendapatan, tetapi juga merugikan *driver* online. Selanjutnya hasil penelitian dari Qutsi mengungkapkan bahwa kebijakan tarif belum sesuai dengan prinsip menjaga jiwa karena tidak memperhatikan tingkat keamanan *driver* (Qutsi, 2025). Ketidakhahaman *driver* akan adanya kewajiban pajak dan mekanisme pembayaran, dan kurang transparansi dari *platform* ojek online menyebabkan pendapatan *driver* berkurang (Batubara et al., 2025).

Dari penelitian sebelumnya, penelitian di tingkat nasional mengenai kebijakan tarif masih ditempatkan sebagai salah satu variabel yang diteliti bersama faktor lain seperti jam kerja dan jumlah order, sehingga belum secara spesifik mengkaji dampak kebijakan tarif sebagai instrumen pendapatan *driver* secara komprehensif. Selain itu, penelitian sebelumnya juga menunjukkan sebuah hasil yang berbeda, di mana kenaikan tarif yang dibayar konsumen tidak selalu meningkatkan pendapatan *driver* karena kebijakan penerapan algoritma harga yang kompleks dari *platform*. Perbedaan temuan ini menunjukkan perlunya penelitian yang lebih mendalam dan kontekstual pada kondisi lokal di Indonesia, khususnya di Kota Binjai, Sumatera Utara, untuk memahami bagaimana kebijakan tarif memberikan dampak peningkatan pada pendapatan *driver*.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian mengenai pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online menjadi penting untuk dilakukan. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran empiris mengenai efektivitas kebijakan tarif dalam meningkatkan kesejahteraan *driver*. Kajian itu dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah dan perusahaan aplikator dalam merumuskan kebijakan yang lebih adil dan berkelanjutan bagi pelaku ekonomi digital.

Transportasi online merupakan layanan transportasi yang merupakan bagian dari ekonomi digital berbasis *platform* (*platform economy*). *Platform* ini mempertemukan penyedia jasa (*driver*) dengan konsumen melalui aplikasi yang dibuat oleh pihak *platform*. Sistem kerja *driver* termasuk dalam kategori *gig economy* yakni pekerjaan fleksibel dan tidak terikat berbasis permintaan dengan sistem kemitraan yang tidak mempunyai hubungan kerja formal (Sulistyo & Satyadharma, 2025). Dalam sistem ini, pendapatan *driver* sangat dipengaruhi oleh mekanisme platform seperti tarif perjalanan, jumlah order, insentif, algoritma distribusi pesanan, dan tingkat persaingan antar *driver*. Perkembangan transportasi online di Indonesia meningkatkan peluang kerja informal, namun juga menimbulkan ketidakpastian pendapatan karena sangat bergantung pada dinamika permintaan pasar dan kebijakan perusahaan maupun pemerintah.

Berbagai permasalahan kebijakan tarif transportasi online tidak hanya berkaitan dengan besaran tarif, tetapi juga dengan berbagai permasalahan lainnya. Salah satu persoalan utama adalah dilema antara kenaikan tarif yang dilakukan oleh *platform* tanpa melibatkan *driver* sebagai mitra kerja. Kenaikan tarif sering dianggap sebagai upaya meningkatkan kesejahteraan pengemudi, namun dampaknya tidak selalu menguntungkan karena kenaikan tarif dapat diikuti oleh penurunan jumlah pelanggan, mencakup penurunan permintaan akibat kenaikan harga (Rizqi et al., 2024). Pola rekrutmen yang belum membatasi jumlah *driver* menjadikan jumlah *driver* terus bertambah, sehingga menimbulkan persaingan jam kerja yang tinggi antara *driver*, sehingga

memperkecil pendapatan *driver* (Riwu et al., 2025). Selain itu, pendapatan *driver* tidak sepenuhnya ditentukan oleh tarif yang diterima karena adanya sistem bagi hasil dengan *platform*. Sistem pembagian pendapatan ini sering mengalami ketidaktransparansi dari aplikator (Hajia, 2025). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kebijakan tarif masih belum sepenuhnya mampu menciptakan keseimbangan antara kepentingan *driver*, perusahaan, dan konsumen, sehingga penting untuk dikaji lebih lanjut pengaruhnya terhadap pendapatan pengemudi.

Perkembangan transportasi online di Indonesia mendorong pemerintah mengeluarkan regulasi melalui Permenhub No. 118 Tahun 2018 untuk angkutan sewa khusus roda empat dan Permenhub No. 12 Tahun 2019 untuk kendaraan roda dua. Namun, dalam implementasinya, regulasi ini masih menghadapi berbagai tantangan, khususnya terkait stabilitas pendapatan dan perlindungan kesejahteraan *driver* dalam sistem kerja berbasis *platform* digital. Salah satu permasalahan utama adalah ketidaksesuaian antara tarif batas bawah dan batas atas yang ditetapkan pemerintah dengan kondisi pasar di lapangan. Meskipun regulasi ini bertujuan melindungi pengemudi agar tidak menerima tarif yang terlalu rendah, dalam praktiknya perusahaan *platform* tetap melakukan perang harga dengan menerapkan berbagai skema promo dan potongan harga yang membuat tarif efektif yang diterima *driver* sering kali berada di bawah standar yang diharapkan (Azuma et al., 2025)

Perbedaan implementasi tarif antarwilayah zona (Zona I, II, dan III) yang ditetapkan dalam regulasi tersebut sepenuhnya belum mempertimbangkan perbedaan biaya operasional, tingkat permintaan, dan kondisi ekonomi lokal. Akibatnya, di beberapa daerah tarif yang berlaku dianggap belum mampu menutupi biaya operasional seperti bahan bakar, perawatan kendaraan, dan biaya *platform*, sehingga berdampak pada rendahnya pendapatan bersih pengemudi (Pradita et al., 2025). Selain itu, regulasi ini belum secara langsung mengatur jumlah mitra pengemudi yang direkrut oleh perusahaan *platform*. Kondisi tersebut menyebabkan jumlah *driver* terus meningkat tanpa kontrol yang memadai, sehingga tingkat persaingan menjadi sangat tinggi.

Status *driver* sebagai mitra (bukan pekerja formal) menimbulkan permasalahan perlindungan kerja. Permenhub hanya mengatur hubungan kemitraan secara umum tanpa memberikan jaminan pendapatan minimum, perlindungan upah, maupun kepastian kerja. Model kemitraan dalam *gig economy* menempatkan *driver* pada posisi yang rentan terhadap perubahan kebijakan *platform*, termasuk perubahan tarif, sistem insentif, dan algoritma distribusi order (Aisyah et al., 2025). Meskipun *driver* memiliki fleksibilitas kerja, penelitian menunjukkan bahwa mereka cenderung bekerja lebih lama untuk memenuhi target bonus dan menjaga performa akun. Kontrol algoritmik dan sistem insentif *platform* yang belum diatur secara spesifik dalam regulasi (Diatyka Widya Permata Yasih, 2024). Studi internasional mengenai *ride-hailing* menjelaskan bahwa sistem manajemen berbasis algoritma selalu menciptakan ketidakpastian pendapatan dan meningkatkan tekanan kerja, maka perlu diatur dengan regulasi yang sangat mengikat

Berdasarkan penelitian terdahulu, sebagian besar studi berfokus pada faktor operasional seperti jam kerja, jumlah order, dan sistem insentif dalam memengaruhi pendapatan *driver*. Namun, penelitian yang secara khusus menganalisis dampak kebijakan tarif pemerintah (Permenhub) terhadap pendapatan *driver* masih terbatas. Dengan demikian, *state-of-the-art* penelitian ini terletak pada analisis peran regulasi tarif sebagai variabel kebijakan publik dalam meningkatkan kesejahteraan *driver*. *Research gap* yang dapat diidentifikasi adalah kurangnya kajian empiris yang menghubungkan secara langsung kebijakan tarif berbasis regulasi pemerintah dengan stabilitas dan tingkat pendapatan *driver* dalam *platform* digital.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang bertujuan untuk menguji pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online. Pendekatan kuantitatif cocok untuk meneliti besarnya pengaruh dan hubungan antar variabel yang menekankan pada pengukuran variabel secara objektif dan analisis data dalam bentuk angka (Sugiyono, 2013). Variabel independen dalam penelitian ini adalah kebijakan tarif, sedangkan variabel dependen adalah pendapatan online.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *driver* transportasi online di Kota Binjai, Sumatera Utara, yang diperkirakan ada 400 orang (data diperoleh dari kumpulan *driver* online Binjai). Teknik pengambilan sampel menggunakan *sampling probability* dengan metode *random sampling*. Responden dipilih berdasarkan kriteria, yakni *driver* yang masih aktif dan telah bekerja minimal enam bulan. Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 70 responden, yang dinilai telah memenuhi ukuran minimal analisis statistik dalam penelitian kuantitatif (Hair et al., 2014).

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner yang disusun menggunakan skala Likert dengan rentang nilai 1 sampai 4, mulai dari sangat tidak setuju, tidak setuju, setuju, dan

sangat setuju. Sebelum analisis, dilakukan uji validitas dan reliabilitas untuk memastikan bahwa instrumen layak digunakan (Ghozali, 2018). Teknik analisis data menggunakan analisis regresi linier sederhana untuk mengetahui pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online. Pengolahan data dilakukan dengan bantuan *software Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS). Tahapan analisis meliputi uji asumsi klasik normalitas dan linearitas, analisis koefisien regresi, uji t (parsial), serta koefisien determinasi (R^2) untuk melihat besarnya kontribusi variabel independen terhadap variabel dependen (Ghozali, 2018). Hasil analisis kemudian diinterpretasikan untuk mengetahui apakah kebijakan tarif berpengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver* online serta seberapa besar pengaruh yang diberikan. Dengan pendekatan ini, diharapkan penelitian dapat memberikan gambaran empiris mengenai dampak kebijakan tarif terhadap kondisi ekonomi *driver* transportasi online.



Gambar 1. Kerangka Pemikiran Penelitian

Hipotesis dalam penelitian ini:

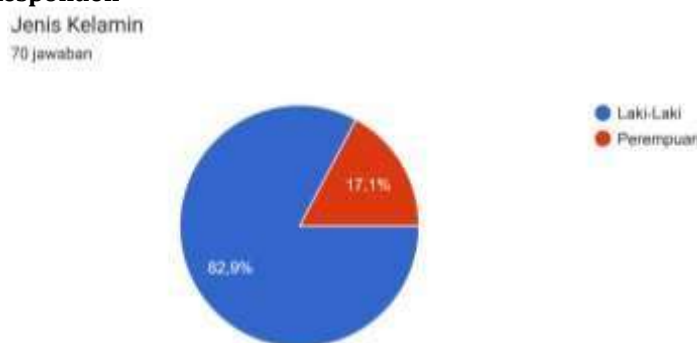
Ho: Tidak ada pengaruh antara kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online di Kota Binjai Sumatera Utara

Ha: Ada pengaruh antara kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online di Kota Binjai Sumatera Utara

HASIL DAN PEMBAHASAN

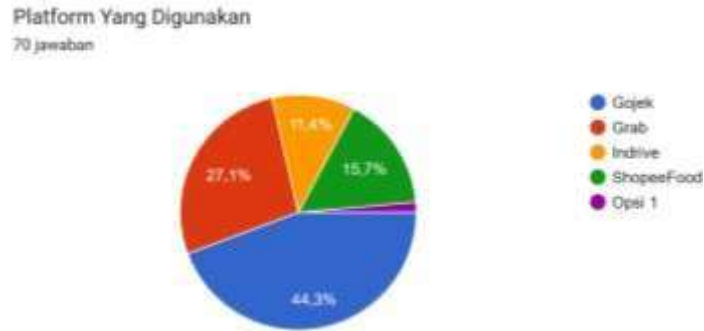
HASIL

Gambaran Umum Responden



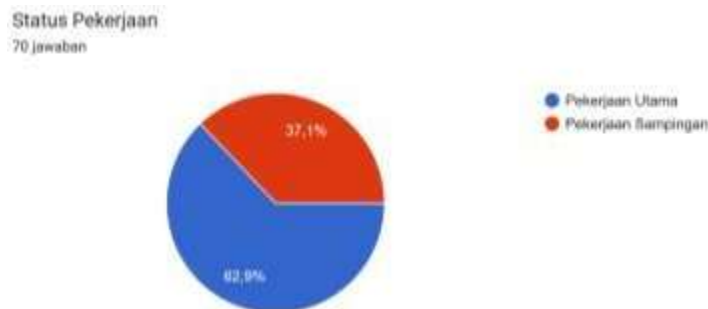
Gambar 2. Hasil Sebaran Responden dari Jenis Kelamin

Dari hasil sebaran kepada responden didapat bahwa *driver* online di Kota Binjai didominasi oleh pria sebanyak 58 orang (82,9%) dan perempuan sebanyak 12 orang (17,1%). Hal ini sesuai dengan penelitian dari Duc et al (Duc et al., 2025), yang dilakukan pada *driver platform ride-sharing* di Asia Tenggara yang menunjukkan bahwa persentase laki-laki jauh lebih tinggi (sekitar 94,49%) dibandingkan dengan perempuan. Di Indonesia sendiri, pria juga mendominasi sebagai *driver* online, perempuan hanya sekitar 5% dari total *driver* online di Indonesia (Rumengan, 2023). Penelitian dari Adinda Mursalina mengungkapkan beberapa faktor penghalang perempuan bekerja dalam sektor ini, yakni dari faktor keamanan dimana perempuan lebih rentan dapat menjadi korban kekerasan fisik, verbal atau seksual, faktor stigma bahwa profesi ini masih dianggap sebagai pekerjaan yang tidak sopan atau tidak cocok untuk perempuan, dan faktor keterbatasan waktu dalam menyeimbangkan pekerjaan dan tanggung jawab sebagai ibu rumah tangga apalagi yang mempunyai anak kecil dan orangtua yang dirawat (Mursalina et al., 2023). Faktor ekonomi menjadi alasan keterlibatan perempuan bekerja sebagai *driver* online, yang bisa menjadi tambahan penghasilan karena waktu yang fleksibel (Kurniawan & Soenaryo, 2019) atau sebagai penghasilan ekonomi utama bagi perempuan *single parents* (Sundari & Harianto, 2023).



Gambar 3. Hasil Sebaran Responden dari *Platform* yang Digunakan

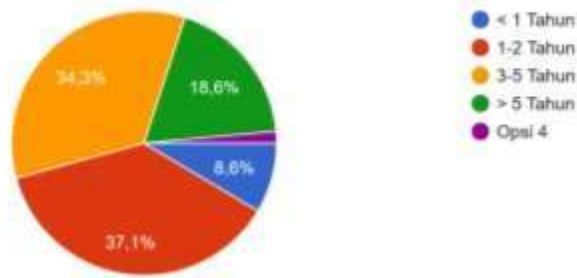
Dari hasil sebaran kepada responden didapat *platform* yang digunakan *driver* online di Kota Binjai sebagai berikut: Gojek 31 orang (44,3%), Grab 19 orang (27,1%), ShopeeFood 11 orang (15,7%), Indrive sebanyak 8 orang (11,4%), dan opsi platform lainnya 1 orang (1,4%). Ini berarti *platform* transportasi online didominasi oleh Gojek, yang merupakan *platform* dari Indonesia. Didapat juga bahwa data yang disebarakan dalam penelitian ini tidak hanya pada satu *platform*. Hasil survei yang dilakukan oleh Detik Finance senada dengan hasil penelitian ini, mengungkapkan bahwa Gojek menjadi *brand* transportasi tertinggi pilihan konsumen. Dalam survei yang dilakukan, sebanyak 82% pengguna transportasi online memilih menggunakan Gojek. Sementara pengguna transportasi online yang memilih menggunakan Grab sebesar 53%, Maxim 19,6% dan InDriver 4,9%. (DetikFinance, 2022)



Gambar 4. Hasil Sebaran Responden dari Status Pekerjaan

Dari hasil sebaran kepada responden didapat bahwa pekerjaan *driver* online di Kota Binjai ditempatkan sebagai pekerjaan utama sebanyak 44 orang (62,9%) dan pekerjaan sampingan sebanyak 26 orang (37,1%). Ini berarti pekerjaan *driver* online dapat menjadi pekerjaan yang dipilih sebagai sumber penghasilan utama. Hal ini senada dengan hasil survei dari Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan (Kemenhub) tahun 2022: sebanyak 81,31% responden menjadikan *driver* online sebagai pekerjaan utama; sebelumnya, mereka menjalani pekerjaan sebagai wiraswasta sebesar 36,12%, pegawai BUMN/swasta 34,3%, dan pengangguran sebesar 16,09%. Sedangkan 18,69% responden yang menjadikan *driver* online sebagai pekerjaan sampingan, mempunyai pekerjaan utama sebagai PNS, pegawai BUMN, atau pegawai swasta. (Bisnis.com, 2022)

Lama Bekerja Sebagai Driver
70 jawaban



Gambar 5. Hasil Sebaran Responden dari Lama Bekerja

Dari hasil sebaran kepada responden, didapat bahwa lama bekerja sebagai *driver* online di Kota Binjai sebagai berikut: kurang dari 1 tahun sebanyak 6 orang (8,6%), 1–2 tahun sebanyak 26 orang (37,1%), 3–5 tahun sebanyak 24 orang (34,3%), lebih dari 5 tahun sebanyak 13 orang (18,6%), dan tidak menetap karena pekerjaan sambilan sebanyak 1 orang (1,4%). Hal ini mengungkapkan bahwa walaupun profesi sebagai *driver* online merupakan pekerjaan utama, bukan pilihan utama sebagai pekerjaan jangka panjang. Pekerjaan *driver* online hanya pekerjaan jangka pendek. (Darmaputra et al., 2024)

Hasil Olah Data Uji Normalitas

Uji normalitas menggunakan uji Kolmogorov-Smirnov. Jika nilai *sign asymp* > 0,05, maka data berdistribusi normal. Hasil uji dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Hasil Uji Normalitas dengan Kolmogorov-Smirnov Test
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		70
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	3.52172062
Most Extreme Differences	Absolute	.081
	Positive	.074
	Negative	-.081
Test Statistic		.081
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

- Test distribution is Normal.
- Calculated from data.
- Lilliefors Significance Correction.
- This is a lower bound of the true significance.

Dari hasil uji data dilihat bahwa *Asymp. Sig. (2-tailed)* = 0,200. Ini berarti nilai *Asign asymp* > 0,05, maka data berdistribusi normal.

Hasil Olah Data Uji Linieritas

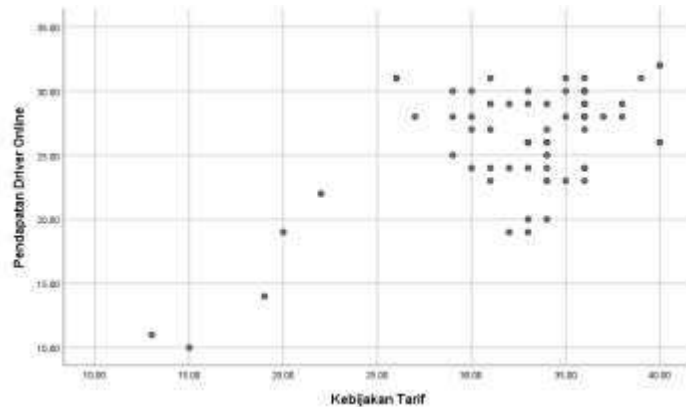
Data memenuhi asumsi linier, Jika nilai *sign Deviation from Linearity* > 0,05, maka data linier. Hasil uji dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. Hasil Uji Linieritas

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Pendapatan	Between (Combined)	946.571	18	52.587	5.953	.000
Driver	Groups Linearity	541.312	1	541.312	61.279	.000

Online * Kebijakan	Deviation from Linearity	405.259	17	23.839	2.699	.003
Tarif	Within Groups	450.515	51	8.834		
	Total	1397.086	69			

Dari hasil uji data, dilihat bahwa Sig Deviation from Linearity = 0,003. Ini berarti nilai sign Deviation from Linearity > 0,05, maka data tidak linier. Untuk memastikan sebaran data maka dilakukan uji linieritas dengan menggunakan *scatter plots*, dengan hasil berikut ini:



Gambar 7. Hasil Uji Linieritas dengan *Scatter Plots*

Dapat dilihat penyebaran data tidak membentuk garis lurus, sehingga data tidak memenuhi kriteria linearitas. Uji hipotesis dilakukan dengan metode regresi *nonlinier*.

Hasil Uji Hipotesis

Uji ini dilakukan untuk menjawab hipotesis dalam penelitian ini. Jika nilai t hitung < t tabel atau sign > 0,05, maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Jika nilai t hitung > t tabel atau sign < 0,05, maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Hasil dari olah data didapat sebagai berikut ini:

Model *Logarithmic*

Tabel 3. Hasil Olah Data dari Coefficients^a

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
	B	Std. Error			
ln(Kebijakan Tarif)	14.828	2.032	.663	7.297	.000
(Constant)	-25.344	7.064		-3.588	.001

Dari hasil pengolahan didapat t hitung sebesar 7,297 dan sign sebesar 0,000. Dari tabel t didapat t hitung_(0,05,70) sebesar 1,99444. Maka nilai t hitung > t tabel dan nilai sign < 0,05, maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online di Kota Binjai, Sumatera Utara dalam model logaritmik.

Dengan persamaan Regresi dengan model logaritmik yakni $PD = -25,344 + 14,828 \ln KT$. Angka -25,344. Hal ini menunjukkan bahwa ketika kebijakan tarif dianggap nol atau tidak mengalami perubahan, pendapatan *driver* diprediksi sebesar -25,344 satuan. Angka 14,288 berarti setiap kenaikan 1 satuan kebijakan tarif, pendapatan *driver* akan meningkat sebesar 14,288 satuan dengan arah positif.

Tabel 4. Hasil Olah Data dari Model Summary

Model Summary				
R	R Square	Adjusted R-Square	Std. Error of the Estimate	
.663	.439	.431	3.395	

a. Predictors: (Constant), Kebijakan Tarif

Dari hasil pengolahan data didapat bahwa harga R sebesar 0.663. Ini berarti bahwa korelasi dalam kategori kuat, artinya hubungan kebijakan tarif dengan pendapatan *driver* online di Kota Binjai, Sumatera Utara. Harga R Square sebesar 0,439, yang berarti besarnya sumbangan kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online sebesar 43,9%, dan 56,1% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti. Dengan *standar error model* sebesar 3,95.

Model Quadratic

Tabel 5. Hasil Olah Data dari Coefficients^a

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Kebijakan Tarif	2.047	.517	2.390	3.961	.000
Kebijakan Tarif ** 2	-.027	.009	-1.788	-2.962	.004
(Constant)	-11.354	7.229		-1.571	.121

Dari hasil pengolahan didapat t hitung sebesar 3,961 dan -2,962 dan sign sebesar 0,000 dan 0,004. Dari tabel t didapat t hitung sebesar 1,99444. Maka nilai t hitung > t tabel dan nilai sign < 0,05, maka Ho ditolak dan Ha diterima. Dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online di Kota Binjai, Sumatera Utara dalam model kuadrat.

Dengan persamaan regresi dengan model kuadrat yakni $PD = -11,354 + 2,047 KT - 0,027 KT^2$. Angka -11,354. Hal ini menunjukkan bahwa ketika kebijakan tarif dianggap nol atau tidak mengalami perubahan, pendapatan *driver* diprediksi sebesar -11,354 satuan. Angka 2,047 berarti pada tahap awal, setiap kenaikan 1 satuan kebijakan tarif akan meningkatkan pendapatan *driver* sebesar 2,0487 satuan. Pada tarif rendah hingga menengah, kenaikan tarif berdampak positif cukup besar terhadap pendapatan. Nilai -0,27 pada kuadrat menunjukkan bahwa hubungan berbentuk kurva parabola terbuka ke bawah. Ini berarti setelah titik tertentu, kenaikan kebijakan tarif justru akan menurunkan pendapatan *driver* online. Hal ini memperlihatkan pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* bersifat tidak linier. Pada tingkat tarif rendah hingga optimal, kenaikan tarif meningkatkan pendapatan. Namun, setelah melewati titik optimal, kenaikan tarif justru menurunkan pendapatan *driver*.

Tabel 6. Hasil Olah Data dari Model Summary

Model Summary				
R	R Square	Adjusted R-Square	Std. Error of the Estimate	
.677	.458	.442	3.361	

a. Predictors: (Constant), Kebijakan Tarif

Dari hasil pengolahan data didapat bahwa harga R sebesar 0,677. Ini berarti bahwa korelasi dalam kategori kuat, artinya hubungan kebijakan tarif dengan pendapatan *driver* online di Kota Binjai, Sumatera Utara. Harga R Square sebesar 0,458, yang berarti besarnya sumbangan kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online sebesar 45,8%, dan 64,2% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti. Dengan *standar error model* sebesar 3,361.

Model Exponential

Tabel 7. Hasil Olah Data dari Coefficients^a

	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
Kebijakan Tarif	.028	.004	.679	7.623	.000
(Constant)	10.324	1.246		8.284	.000

The dependent variable is ln(Pendapatan Driver Online).

Dari hasil pengolahan didapat t hitung sebesar 7,623 dan sign sebesar 0,000. Dari tabel t didapat t hitung sebesar 1,99444. Maka nilai t hitung > t tabel dan nilai sign < 0,05, maka Ho ditolak dan Ha diterima. Dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online di Kota Binjai, Sumatera Utara dalam model eksponensial.

Dengan persamaan regresi dengan model eksponensial, yakni $PD = 10,324 KT e^{0,028KT}$, angka 10,324 ini menunjukkan bahwa ketika kebijakan tarif dianggap nol atau tidak mengalami perubahan, pendapatan *driver* diprediksi sebesar 10,324 satuan. Angka 0,028 merupakan faktor pertumbuhan eksponensial, yang bernilai positif. Untuk setiap kenaikan 1 satuan kebijakan tarif, pendapatan *driver* akan meningkat sebesar sekitar 2,8%. Ini berarti kebijakan tarif berpengaruh positif terhadap pendapatan *driver* secara eksponensial, di mana semakin tinggi kebijakan tarif, pendapatan *driver* meningkat. Peningkatan yang terjadi secara persentase (bukan kenaikan tetap, dan efeknya pertumbuhan bersifat bertahap (*compounding*))

Tabel 8. Hasil Olah Data dari Model Summary

Model Summary				
R	R Square	Adjusted R-Square	Std. Error of the Estimate	
.679	.461	.453	.159	

a. Predictors: (Constant), Kebijakan Tarif

Dari hasil pengolahan data didapat bahwa harga R sebesar 0.679. Ini berarti bahwa korelasi dalam kategori kuat, artinya hubungan kebijakan tarif dengan pendapatan *driver* online di Kota Binjai, Sumatera Utara. Harga R Square sebesar 0,461, yang berarti besarnya sumbangan kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* online sebesar 46,8%, dan 63,9% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti. Dengan *standar error model* sebesar 0,159.

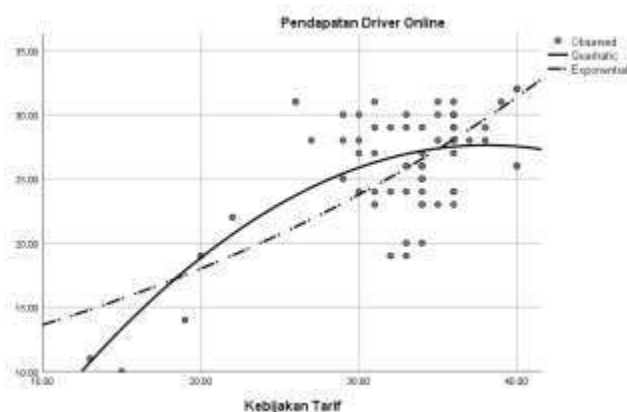
Pemilihan Model

Untuk pemilihan model yang terbaik untuk uji dalam hipotesis ini berdasarkan kriteria memiliki nilai R^2 atau Adjusted R^2 paling tinggi dan nilai error paling rendah. nilai R^2 , Adjusted R^2 dan nilai *error* dirangkum dalam tabel berikut ini:

Tabel 9. Rangkuman Nilai R^2 , Adjusted R^2 dan nilai error

No	Model	Nilai R^2	Adjusted R^2	nilai error
1	Model <i>Logarithmic</i>	.439	.431	3.395
2	Model <i>Quadratic</i>	.458	.442	3.361
3	Model <i>Exponential</i>	.461	.453	.159

Dari data tersebut dapat diketahui bahwa semua model cocok digunakan untuk memprediksi regresi, karena uji model dan koefisien bernilai signifikan. Namun, model yang terbaik dalam prediksi adalah model eksponensial dan model kuadratik.



Gambar 8. Penyebaran Data dan Bentuk *Plots* Model Kuadratik dan Eksponensial

Berdasarkan gambar tersebut, garis eksponensial (lihat pada garis putus-putus) menunjukkan bahwa hubungan antara kebijakan tarif dan pendapatan *driver* online bersifat meningkat secara terus-menerus. Artinya, setiap kenaikan kebijakan tarif akan diikuti oleh peningkatan pendapatan *driver* dalam pola pertumbuhan bertahap (*growth*). Bentuk kurva yang semakin menanjak menggambarkan bahwa kenaikan pendapatan tidak bersifat tetap seperti pada model linier, tetapi meningkat secara proporsional atau dalam bentuk persentase. Model eksponensial mengasumsikan bahwa semakin tinggi tarif kebijakan, maka pendapatan *driver* akan terus bertambah tanpa adanya titik jenuh atau titik balik. Hal ini berarti penurunan pendapatan tidak terjadi meskipun tarif dinaikkan lebih tinggi. Namun, jika dibandingkan dengan sebaran titik data pada grafik, terlihat bahwa pada tarif tinggi beberapa data tidak meningkat setajam garis eksponensial tersebut. Dengan demikian, meskipun model eksponensial menunjukkan adanya pengaruh positif kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver*, kebijakan tarif dapat memberi pengaruh yang lambat pada pendapatan *driver*.

Berdasarkan gambar dari kurva kuadratik, terlihat bahwa hubungan antara kebijakan tarif dan pendapatan *driver* online bersifat tidak linier. Titik-titik observasi menunjukkan bahwa pada tingkat tarif yang rendah hingga menengah, peningkatan kebijakan tarif diikuti oleh kenaikan pendapatan *driver*. Namun, pada tingkat tarif yang lebih tinggi, kenaikan pendapatan mulai melambat dan cenderung mendekati titik maksimum. Garis regresi kuadratik membentuk pola melengkung ke bawah (*inverted U-shape*), yang mengindikasikan adanya tingkat tarif optimal yang dapat memaksimalkan pendapatan *driver*. Setelah melewati titik tersebut, peningkatan tarif tidak lagi memberikan tambahan pendapatan yang signifikan dan bahkan berpotensi menurunkan pendapatan akibat kemungkinan berkurangnya permintaan penumpang.

PEMBAHASAN

Pengaruh Kebijakan Tarif Terhadap Pendapatan *Driver* online

Penelitian ini mengungkapkan bahwa data berdistribusi normal dan *nonlinier*. Diasumsikan bahwa data bersifat model logaritmik, kuadratik, dan eksponensial. Model yang terbaik adalah model eksponensial dan kuadratik. Ketiga model tersebut menunjukkan bahwa kebijakan tarif memberikan pengaruh terhadap pendapatan *driver*. Kebijakan tarif memberikan pengaruh sebesar 0,439 atau 43,9% pada model logaritmik, sebesar 0,458 atau 45,8% pada model kuadratik, dan 0,461 atau 46,1% pada model eksponensial. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan tarif adalah faktor yang harus diperhatikan untuk pendapatan *driver*, yang akhirnya berimbas pada kesejahteraan *driver* online.

Hasil penelitian ini senada dengan beberapa penelitian sebelumnya, yang menunjukkan bahwa kebijakan tarif memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver* online. Penelitian dari Tri Juliya Utari di Bandar Lampung menemukan bahwa kebijakan tarif tunggal dari pemerintah mampu menjelaskan sekitar 43,7% variabilitas pendapatan *driver* (Utari, 2021). Penelitian lain dari Rizky Ardiansyah menunjukkan bahwa kenaikan tarif ojek online memiliki pengaruh langsung dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan, kemudian kenaikan tarif ojek online memiliki pengaruh langsung dan signifikan terhadap pendapatan *driver* (Rizky Ardiansyah, 2024). Penelitian dari Miao et al. menunjukkan dampak kebijakan *surge pricing* terhadap perilaku *driver*, termasuk bagaimana tarif *surge* dapat menurunkan pendapatan dari trip *non-peak* karena *driver* mengejar tarif tinggi, yang pada akhirnya memengaruhi keseluruhan pendapatan *driver*. (Miao et al., 2023)

Model kuadratik menunjukkan hubungan antara kebijakan tarif dan pendapatan *driver* online bersifat tidak linier. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan tarif tidak hanya memastikan pendapatan *driver*, tetapi juga dapat menurunkan pendapatan tarif. Penyebaran data menunjukkan bahwa pada tingkat persepsi pada tingkat tarif yang rendah hingga menengah, peningkatan kebijakan tarif diikuti oleh kenaikan pendapatan *driver*. Namun, pada tingkat tarif yang lebih tinggi, kenaikan pendapatan mulai melambat dan cenderung mendekati titik maksimum. Terlihat bahwa garis regresi kuadratik membentuk pola melengkung ke bawah (*inverted U-shape*), yang mengindikasikan adanya tingkat tarif optimal yang dapat memaksimalkan pendapatan *driver*. Setelah melewati titik tersebut, peningkatan tarif tidak lagi memberikan tambahan pendapatan yang signifikan dan bahkan berpotensi menurunkan pendapatan. Penelitian Wang et al. (2025) menunjukkan bahwa antara *pricing* (tarif) dan *outcome* seperti pendapatan atau *reward* bisa bersifat *nonlinier*, sering kali dibentuk oleh faktor permintaan, penawaran, serta pengaturan harga optimal. Bentuk model *nonlinear* kebijakan pada sistem *ride-sourcing* mengakibatkan pola *inverted U—reward* awalnya meningkat dengan kenaikan tarif, tetapi akan menurun setelah melewati ambang tertentu, yang mencerminkan prinsip optimal *pricing* dalam model kuadratik. Secara teori,

konsep hubungan *inverted U* ini juga muncul dalam konsep *two-sided markets* dan optimal *pricing* dalam platform digital, di mana titik optimal *pricing* merupakan puncak efektivitas tarif sebelum hasil mulai menurun (J.-P. Wang et al., 2025).

Model eksponensial menunjukkan bahwa hubungan antara kebijakan tarif dan pendapatan *driver* online bersifat meningkat secara terus-menerus. Setiap kenaikan kebijakan tarif akan diikuti oleh peningkatan pendapatan *driver* dalam pola pertumbuhan bertahap (*growth*). Model ini mengasumsikan bahwa semakin tinggi persepsi kebijakan tarif, maka pendapatan *driver* akan terus bertambah tanpa adanya titik jenuh atau titik balik. Walaupun begitu, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sebaran titik data pada grafik pada tarif tinggi tidak meningkat tajam dan stagnan. Hal ini menyajikan sebuah bukti, walaupun ada pengaruh positif kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver*, kebijakan tarif yang tinggi menunjukkan pengaruh yang melambat bahkan stagnan pada pendapatan *driver*. Sementara itu, garis eksponensial menunjukkan pola peningkatan pendapatan yang terus naik seiring kenaikan tarif tanpa menunjukkan titik balik. Ini menunjukkan bahwa kebijakan tarif pada saat ini masih belum menunjukkan penurunan pada pendapatan *driver*, namun hal itu memungkinkan terjadi jika *platform* dan regulator tidak menanggapi. (C. Wang et al., 2025).

Penelitian ini juga menunjukkan bahwa secara visual, model kuadratik tampak lebih sesuai dengan sebaran data karena mampu menangkap adanya kecenderungan perlambatan pertumbuhan pendapatan pada tarif tinggi. Hal ini sejalan dengan konsep keseimbangan pasar (*market equilibrium*). Kebijakan tarif harus memperhatikan semua pihak. Harga yang terlalu rendah dapat merugikan produsen atau penyedia jasa, sedangkan harga yang terlalu tinggi dapat menurunkan permintaan dan merugikan konsumen.

Analisis dari Perspektif Ekonomi Islam

Beberapa ulama memiliki perbedaan pandangan mengenai boleh atau tidaknya intervensi harga dalam mekanisme pasar. Sebagian ulama, seperti Ahmad ibn Hanbal dan Al-Shafi'i, cenderung menolak praktik penetapan harga secara langsung karena dikhawatirkan dapat menimbulkan kesulitan bagi masyarakat serta mengganggu mekanisme alami pasar. Sebaliknya, ulama lain seperti Malik ibn Anas dan Abu Hanifa memperbolehkan penetapan harga dalam kondisi tertentu, terutama pada komoditas yang bersifat sekunder atau ketika diperlukan untuk menjaga kemaslahatan masyarakat (Muslimin et al., 2020). Imam Ab Hambali dan Syafi'i menyatakan bahwa negara tidak mempunyai hak untuk menetapkan harga. Dalil yang dijadikan pegangan adalah hadis riwayat Anas Ibnu Malik.

Dalam sebuah riwayat, Anas r.a. berkata bahwa pada zaman Rasulullah SAW terjadi pelonjakan harga di pasar, lalu sekelompok orang menghadap Rasulullah SAW seraya mereka berkata: Ya Rasulullah, harga-harga di pasar kian melonjak begitu tinggi, tolonglah tetapkan harga itu. Rasulullah SAW menjawab: sesungguhnya Allah yang (berhak) menetapkan harga, dan menahannya, melapangkan dan memberi rezeki. Saya berharap akan bertemu dengan Allah dan janganlah seseorang di antara kalian menuntut saya berlaku zalim dalam soal harta dan nyawa. Hadits al-Bukhari, Muslim, Abu Dawud, at-Tarmizi, Ibnu Majah, Ahmad bin Hanbal, dan Ibn Hibban dari Anas Ibnu Malik) (Abu Daud/ IV, 1993: 75)

Dalam hadis tersebut, Nabi SAW menolak untuk menetapkan harga yang tidak memenuhi permintaan mereka, bahkan Rasulullah SAW mengingatkan mereka bahwa kebijakan penetapan harga itu termasuk kedhaliman, dan kedhaliman itu haram hukumnya. (Abu Muhammad Muwafaquddin Abdullah bin Ahmad Qudamah, 1968). Selanjutnya, Imam Syaokani menyatakan hadis tersebut menunjukkan bahwa menetapkan *tas'ir* atau harga itu merupakan suatu kedhaliman, tidak ada kebaikan dan kemaslahatan pada kedhaliman. Kebaikan dan kemaslahatan itu sepenuhnya terletak pada melaksanakan sesuatu yang ada dalam syariat. (Muhammad bin Ali al Syaokani, 1988)

Dalam konteks transportasi online, kebijakan tarif yang diterapkan oleh *platform* maupun pemerintah harus memperhatikan keseimbangan antara kepentingan perusahaan, konsumen, dan *driver* sebagai penyedia jasa. Dalam ekonomi Islam, kesejahteraan pelaku ekonomi merupakan bagian dari tujuan utama sistem ekonomi syariah yang dikenal dengan konsep *falah*, yaitu tercapainya kesejahteraan material dan spiritual melalui aktivitas ekonomi yang adil dan halal. Islam lebih mendorong mekanisme pasar berjalan secara alami. Namun, para ulama menjelaskan bahwa intervensi harga (*tas'ir*) dapat dilakukan apabila terjadi ketidakadilan atau distorsi pasar yang merugikan masyarakat. Dalam konteks transportasi online, kebijakan tarif yang diatur oleh

pemerintah atau *platform* dapat dipandang sebagai bentuk pengaturan untuk menjaga stabilitas pasar serta melindungi kesejahteraan *platform*, *driver* dan konsumen.

Dari hasil penelitian ini, pengaruh kebijakan tarif terhadap pendapatan *driver* memiliki model kuadrat, tidak model linier. Hal ini sejalan dengan konsep keseimbangan pasar (*market equilibrium*) dalam ekonomi Islam, di mana harga yang terlalu rendah dapat merugikan produsen atau penyedia jasa, sedangkan harga yang terlalu tinggi dapat menurunkan permintaan dan merugikan konsumen. Dalam kajian ekonomi Islam, perlu adanya keseimbangan yang berkaitan dengan prinsip *maslahah* (kemaslahatan), yaitu terciptanya manfaat yang optimal bagi seluruh pihak yang terlibat dalam aktivitas ekonomi. Oleh karena itu, penentuan kebijakan tarif yang berada pada titik optimal sangat penting agar tercapai keseimbangan antara kesejahteraan *driver* dan keterjangkauan harga bagi konsumen.

Sementara itu, model eksponensial dalam penelitian ini menunjukkan bahwa kenaikan kebijakan tarif diikuti oleh peningkatan pendapatan *driver* secara bertahap. Pola ini menggambarkan bahwa sistem tarif yang memberikan insentif ekonomi dapat meningkatkan pendapatan *driver* melalui peningkatan nilai perjalanan. Dalam perspektif ekonomi Islam, peningkatan pendapatan yang diperoleh melalui usaha yang halal dan mekanisme pasar yang adil merupakan sesuatu yang dianjurkan. Hal ini sesuai dengan prinsip bahwa aktivitas ekonomi harus menghasilkan manfaat dan kesejahteraan bagi individu maupun masyarakat. Namun, dari hasil penelitian ini terlihat bahwa pada tingkat tarif yang tinggi, peningkatan pendapatan *driver* akhirnya tidak selalu meningkat secara tajam, bahkan stagnan, yang memungkinkan penurunan pendapatan *driver*. Dalam perspektif ekonomi Islam, kondisi tersebut menegaskan pentingnya penerapan harga yang adil (*fair price*), yaitu harga yang mencerminkan keseimbangan antara biaya produksi, keuntungan yang wajar, dan kemampuan konsumen.

Dalam pandangan Islam, penetapan harga diperbolehkan agar tidak terjadi kedhaliman kepada para *driver* dan pihak aplikator harus berlaku adil, transparan, dan bertanggung jawab atas mitra yang mereka punya, agar tidak terjadi kesalahpahaman antara mitra pengemudi dan pihak *platform*. Ini sesuai dengan surat Al-Ma'idah ayat 8 (Departemen Agama Republik Indonesia, 2020) *Artinya : Hai orang-orang yang beriman, hendaklah kamu jadi orang-orang yang selalu menegakkan (kebenaran) karena Allah, menjadi saksi yang adil. Dan janganlah sekali-kali kebencianmu terhadap suatu kaum, mendorong kamu untuk berlaku tidak adil. Berlaku adillah, karena adil itu lebih dekat kepada takwa. Dan bertakwalah kepada Allah, sesungguhnya Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan (QS Al Ma'idah: 8)*

Dengan demikian, kebijakan tarif dalam layanan transportasi online seharusnya tidak hanya berorientasi pada keuntungan perusahaan, tetapi juga mempertimbangkan kesejahteraan *driver* dan kepentingan konsumen. Pendekatan ini selaras dengan tujuan ekonomi Islam yang menekankan keadilan distributif, keseimbangan pasar, serta kemaslahatan sosial. Oleh karena itu, penentuan tarif yang optimal menjadi faktor penting dalam menjaga keberlanjutan ekosistem transportasi digital sekaligus meningkatkan kesejahteraan *driver* secara berkelanjutan

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan tarif memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan *driver* online. Model regresi yang bersifat *nonlinier*. Hasil pengujian menunjukkan bahwa data berdistribusi normal, namun hubungan antarvariabel lebih tepat dijelaskan melalui pendekatan model nonlinier, yaitu model logaritmik, kuadrat, dan eksponensial. Dari ketiga model tersebut, model eksponensial dan kuadrat memberikan tingkat kecocokan yang lebih baik dibandingkan dengan model logaritmik, dengan kontribusi pengaruh masing-masing sebesar 46,1% (eksponensial), 45,8% (kuadrat), dan 43,9% (logaritmik). Hal ini menegaskan bahwa kebijakan tarif merupakan faktor determinan yang berkontribusi cukup besar terhadap variasi pendapatan *driver*.

Secara substantif, model kuadrat menunjukkan pola hubungan berbentuk *inverted U-shape*, yang mengindikasikan adanya tingkat tarif optimal dalam memaksimalkan pendapatan *driver*. Pada tingkat tarif rendah hingga menengah, peningkatan tarif diikuti oleh kenaikan pendapatan. Namun, pada tingkat kebijakan tarif yang lebih tinggi, pertumbuhan pendapatan cenderung melambat dan mendekati titik maksimum, bahkan berpotensi menurun.

Sementara itu, model eksponensial menggambarkan hubungan yang meningkat secara terus-menerus antara kebijakan tarif dan pendapatan *driver*, di mana setiap kenaikan tarif diikuti oleh pertumbuhan pendapatan. Namun, berdasarkan sebaran data, peningkatan tersebut tidak selalu berlangsung secara tajam sebagaimana diasumsikan oleh model eksponensial. Pada tingkat

kebijakan tarif tinggi, pertumbuhan pendapatan cenderung melambat atau stagnan. Oleh karena itu, meskipun model eksponensial menunjukkan pengaruh positif yang konsisten, model kuadratik dinilai lebih representatif karena mampu menangkap kecenderungan perlambatan pertumbuhan pendapatan pada tarif tinggi.

Dari perspektif ekonomi Islam, temuan ini menunjukkan bahwa kebijakan tarif tidak hanya berfungsi sebagai instrumen ekonomi, tetapi juga sebagai mekanisme yang harus menjamin keadilan, keseimbangan, dan kemaslahatan bagi seluruh pelaku ekonomi. Dalam sistem ekonomi Islam, penetapan harga idealnya terjadi melalui mekanisme pasar yang adil tanpa adanya praktik eksploitasi, monopoli, ataupun manipulasi harga. Prinsip ini sejalan dengan nilai al-'adl (keadilan) dalam transaksi ekonomi yang menuntut agar harga yang terbentuk tidak merugikan salah satu pihak, baik penyedia jasa maupun konsumen.

Selain itu, konsep *tawazun* (keseimbangan) dalam ekonomi Islam juga tercermin dalam hasil penelitian ini, khususnya pada model kuadratik yang menunjukkan adanya titik tarif optimal. Tarif yang terlalu rendah berpotensi menurunkan kesejahteraan *driver* karena pendapatan yang diperoleh tidak sebanding dengan usaha dan biaya operasional yang dikeluarkan. Sebaliknya, tarif yang terlalu tinggi dapat menurunkan permintaan dari konsumen sehingga jumlah perjalanan berkurang dan pada akhirnya juga menurunkan pendapatan *driver*. Oleh karena itu, keseimbangan tarif menjadi faktor penting untuk menjaga keberlanjutan ekosistem ekonomi dalam layanan transportasi digital.

Kebijakan tarif yang adil dapat melindungi hak ekonomi *driver* sebagai pekerja jasa agar memperoleh pendapatan yang layak. Pada saat yang sama, kebijakan tarif yang proporsional juga melindungi konsumen dari harga yang terlalu tinggi sehingga tetap dapat mengakses layanan transportasi secara wajar. Dengan demikian, kebijakan tarif yang optimal tidak hanya berkontribusi pada peningkatan pendapatan *driver*, tetapi juga mendukung terciptanya sistem ekonomi yang berkeadilan dan berkelanjutan sesuai dengan tujuan utama ekonomi Islam, yaitu mencapai *falah* (kesejahteraan bersama).

Dengan demikian, penelitian ini menegaskan bahwa kebijakan tarif yang tepat dan seimbang merupakan faktor penting dalam meningkatkan kesejahteraan *driver* transportasi online. Dalam perspektif ekonomi Islam, kebijakan tersebut seharusnya dirancang dengan mempertimbangkan prinsip keadilan, keseimbangan pasar, perlindungan hak ekonomi, serta kemaslahatan sosial, sehingga tidak hanya memberikan keuntungan ekonomi bagi perusahaan platform, tetapi juga menciptakan sistem ekonomi digital yang lebih adil dan berkelanjutan bagi seluruh pihak yang terlibat

REFERENSI

- Abu Muhammad Muwafaquddin Abdullah bin Ahmad Qudamah. (1968). *Al Mughni, Juz 4*. Pustaka Cairo.
- Aisyah, H. N., Sato, H., & Yamamoto, T. (2025). Integrating Ride-Hailing with Public Transport in Jakarta, Indonesia : Drivers ' Perspectives on Challenges , Efficiency, and Policy Solution. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 16, 1–22.
- Azuma, Y., Amalia, A., & Arifah, N. (2025). Ride-Hailing Application (RHA) Drivers and Passengers in Jakarta : With Particular Focus on the Impact of COVID-19 Using Word Cloud. *Journal of Business Ecosystems*, 6(1), 1–24. <https://doi.org/https://doi.org/10.4018/JBE.385545>
- Batubara, R. B., Aulia, Z., Syahfitri, C. I., & Vientiany, D. (2025). Jejak Pajak Pertambahan Nilai Dalam Ekonomi Berbasis Aplikasi : Studi Kasus Driver Ojek Online Di Kota Medan. *Musytari : Jurnal Manajemen, Akuntansi, Dan Ekonomi*, 19(11).
- Binns, R., Kleek, M. Van, & Shadbolt, N. (2026). *Not Even Nice Work If You Can Get It ; A Longitudinal Study of Uber ' s Algorithmic Pay and Pricing. June 2025*.
- Bisnis.com. (2022). *Survei: Banyak PNS dan Pegawai BUMN Nyambi Jadi Driver Ojol*. Anita Widya Puspa - Bisnis.Com.
- Darmaputra, R., Hidayat, R., Nurjana, J., Bulan, W. R., Widianingsih, Y., & Ronald Manolu. (2024). Dampak Profesi Ojek Online Bagi Perekonomian Driver Ojek Online. *Jurnal Manajemen Riset Inovasi (MRI)*,
- Departemen Agama Republik Indonesia. (2020). *Al-Qur'an dan Terjemahannya*. Pustaka Al-Kautsar.
- DetikFinance. (2022). *Warga +62 Paling Suka Pakai Aplikasi Transportasi Online Apa? Ini Jawabnya*. Achmad Dwi Afriyadi - DetikFinance. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d->

- 6449011/warga-62-paling-suka-pakai-aplikasi-transportasi-online-apa-ini-jawabnya?
- Diatyka Widya Permata Yasih. (2024). Gig Rights and Wrongs Struggles of Precarious Online Transport Workers in Indonesia. In *Routledge Handbook of Human Rights in Southeast Asia* (1st Editio, p. 15). Routledge.
- Duc, N. C., Hung, L. Van, Kim, W. J., & Trung, N. N. (2025). Social impacts of ridesharing platforms: Evidence from platform-based drivers in a Southeast Asian context. *International Journal of Transport Development and Integration*, 9(3), 551–560.
- Febriansyah, N. F., & Priyono, J. (2025). Pengaruh Jam Kerja dan Tarif Terhadap Pendapatan Driver Gojek (Go-Ride) di Kecamatan Gubeng Kota Surabaya. *Jurnal Nirta : Studi Inovasi*, 5(1), 231–242. <https://doi.org/https://doi.org/10.61412/jnsi.v5i1.227>
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi analisis multivariete dengan program IBM SPSS 23*.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2014). Multivariate data analysis (7th Edn Pearson new international edition). In *Harlow, Essex: Pearson Education*.
- Hajia, M. C. (2025). Peran Transportasi Online Terhadap Pendapatan Masyarakat dan Perubahan Sosial Ekonomi di Kota Baubau. *QOMARUNA Journal of Multidisciplinary Studies*, 02(02), 136–142. <https://doi.org/https://doi.org/10.62048/qjms.v2i2.91>
- Hartadi, A. S., & Rusdiansyah. (2019). Pengaruh Tarif, Jam Kerja dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek di Kota Banjarmasin. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi Dan Pembangunan*, 2(1), 231–243. <https://doi.org/https://doi.org/10.20527/jiep.v6i2>
- Kurniawan, F., & Soenaryo, S. F. (2019). *Menaksir Kesetaraan Gender Dalam Profesi Ojek Online Perempuan di Kota Malang*. 4(3), 115–124.
- Men, T. (2025). Dynamic Pricing Mechanisms and Impact Analysis in Ride-Hailing Platforms : A Study on Driving Factors, Typical Models, and Stakeholder Impacts. *Journal of Education, Humanities and Social Sciences*, 61, 101–107.
- Miao, W., Deng, Y., Wang, W., Liu, Y., & Tang, C. S. (2023). The effects of surge pricing on driver behavior in the ride-sharing market: Evidence from a quasi-experiment. *Journal of Operations Management*, 69(5), 794–822. <https://doi.org/https://doi.org/10.1002/joom.1223>
- Muhammad bin Ali al Syaikani. (1988). *Al Sail al Jarrar*. Dar al Kutub al 'Ilmiyah.
- Mursalina, A., Milda, A., Musa, D. T., Alamri, R., & Marini, M. (2023). Perempuan Driver Ojek Online Bentuk Kesetaraan Gender di Pontianak. *Journal of Feminism and Gender Studies*, 3(2), 146–158. <https://doi.org/https://doi.org/10.17977/um021v4i2p115-124>
- Muslimin, S., Zainab, Z., & Jafar, W. (2020). Konsep Penetapan Harga Dalam Perspektif Islam. *Al-Azhar Journal of Islamic Economics*, 2(1), 1–11.
- Pradita, H., Soulthoni, N., Upe, A., Mugambiwa, S., & Johar, S. S. (2025). Digital Platform Transformation and Socio-economic Resilience Among Indonesia ' s Motorcycle Ride -hailing Drivers. *Indonesian Journal of Innovation and Applied Sciences (IJIAS)*, 5(3), 231–241. <https://doi.org/https://doi.org/10.47540/ijias.v5i3.2254>
- Puspa, A., Zuama, C., Dinda, C. M., & Pamungkas, D. (2021). Telaah Regulasi Ojek Online di Indonesia dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum Review of Online Ojek Regulation in Indonesia from the Perspective of Phenomenological Philosophy of Law. *Jurnal Reformasi Hukum*, 25(1), 21–40. <https://doi.org/https://doi.org/10.46257/jrh.v25i1.182>
- Qutsi, M. Z. (2025). *Pemberlakuan Kebijakan Tarif Hemat Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Kerja Driver Perspektif Masalah Mursalah (Studi Driver Ojek Online di Kota Malang)* [Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim]. <https://etheses.uin-malang.ac.id/80365>
- Rismawan, F., Cupiadi, H., Tenisia, I., & Sari, P. (2025). Work-Life Balance dan Social Interaction terhadap Kepuasan Kerja pada Pekerja Gig Economy : Studi Kasus Driver Gojek Garut. *Paradigma: Journal Of Sociology Research and Eduction*, 6(2), 939–947.
- Riwu, M. R., Yudhaningsih, N. M., & Budhiyasa, P. (2025). Pengaruh Persaingan Jam Kerja dan Kebijakan Tarif pada Ojek Online terhadap Tingkat Pendapatan Mitra Driver Goride di Kota Denpasar. *JMutiara Urnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, 3(4), 95–112.
- Rizky Ardiansyah. (2024). *Pengaruh Kenaikan Tarif Ojek Online Terhadap Pendapatan Driver Dengan Kepuasan Pelanggan Sebagai Variabel Intervening (Studi Kasus Pada Mahasiswa FEBI IAIN Syekh Nurjati Cirebon)*. Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Syekh Nurjati Cirebon.
- Rizqi, M. F. A., Irawan, P. R., & Supriyadi. (2024). Pengaruh Kenaikan Tarif Ojek Online Terhadap Pendapatan Driver Ojek Online Di Stasiun Bekasi. *Minfo Polga*, 13(2), 2013–2018. <https://doi.org/https://doi.org/10.33395/jmp.v13i2.14363>
- Rumengan, J. A. (2023). *The dangers of being a female rideshare driver in Jakarta*. Rest of World

- Reporting Global Tech Stories. <https://restofworld.org/2023/women-gig-workers-trials-indonesia/>
- Sugiyono, D. (2013). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*.
- Sulistyo, G. A., & Satyadharma, M. (2025). Ekonomi Berbagi dan Disrupsi Pasar Transportasi di Indonesia: Kajian Literatur atas Peran Transportasi Online dalam Transformasi Ekonomi. *Ascendia: Journal of Economic and Business Advancement*, 1(1), 29–40.
- Sundari, A. S., & Harianto, S. (2023). Fenomena Driver Ojek Online Wanita Sebagai Bentuk Ketidaksetaraan Gender: Ditinjau dari Teori Talcott Parsons. *E-Journal Jurnal Pendidikan Sosiologi Undiksha Jurusan*, 5(3), 269–281.
- Utari, T. J. (2021). *Pengaruh Penerapan Peraturan Pemerintah Satu Tarif Untuk Transportasi Online Terhadap Pendapatan Driver Transportasi Online Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Pada Driver Ojek Online di Kota Bandar Lampung)*. Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung.
- Wang, C., Li, P., Yang, H., & Zhao, J. (2025). Two-sided market pricing model for optimizing strategy in a taxi service platform considering price and time sensitivities of passengers. *Physica A: Statistical Mechanics and Its Applications*, 670, 130630.
- Wang, J.-P., Wang, H., Liu, P., & Huang, H.-J. (2025). Order dispatching strategy and pricing scheme in ride-sourcing markets with consideration of service cancellation. *Transportation Research Part B: Methodological*, 199, 103266.