



Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional: Studi Kasus Penarik Ojek Di Baubau

Yazidul Gunawan^{1*}, Ahmad Efendi¹, Syamsul Bahri Bahar¹

¹Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Buton, Indonesia

*Korespondensi: yazidulgunawan@gmail.com

ABSTRAK

Peran transportasi dalam memajukan ekonomi sebuah kota tidak bisa diabaikan, karena menjadi fondasi penting bagi aktivitas ekonomi dan sosial. Penelitian ini menggunakan data kuantitatif untuk mengevaluasi dampak transportasi daring terhadap pendapatan pengemudi ojek konvensional. Hasil penelitian menunjukkan dampak negatif yang signifikan dari kehadiran layanan transportasi daring terhadap pendapatan pengemudi ojek konvensional. Sebelumnya, pendapatan rata-rata pengemudi ojek konvensional berkisar dari Rp. 10.000 hingga lebih dari Rp. 160.000. Namun, setelah adanya layanan daring ini, pendapatan responden yang sebelumnya lebih tinggi mengalami penurunan drastis. Terlebih lagi, jumlah pelanggan juga menurun secara signifikan, berdampak langsung pada kesejahteraan dan stabilitas finansial para pengemudi ojek konvensional.

SEJARAH ARTIKEL

Diterbitkan 29 Desember 2023

KATA KUNCI

Transportasi, Pendapatan, Ojek Konvensional, Online

1. Pendahuluan

Pembangunan ekonomi suatu kota membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak memungkinkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Kebutuhan jasa pengangkutan atau disebut juga transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Transportasi memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota. Kegiatan dari transportasi adalah memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain (*part of destination*), maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.

Seiring dengan semakin berkembangnya *smartphone* (telepon pintar) yang memiliki fitur teknologi aplikasi untuk menghubungkan pengguna *smartphone* ke internet, mendorong perkembangan teknologi aplikasi hingga akhirnya saat ini dimanfaatkan sebagai media bisnis. Teknologi aplikasi merupakan hasil kreativitas para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dalam wilayah diantara pembeli dan penjual jasa. Wilayah itulah yang dikembangkan para pelaku usaha untuk berbisnis dengan menciptakan teknologi aplikasi yang digunakan untuk menghubungkan antara masyarakat pengguna dan pelaku usaha.

Dengan adanya transportasi *online*, para penumpang kini tak perlu lagi menghampiri pangkalan ojek, ataupun tak perlu lagi menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu, para penumpang juga tidak harus terlibat dalam proses tawar-menawar karena tarif yang sudah ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Ketika terjebak kemacetan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak seperti pada saat menaiki transportasi beragometer, karena tarif yang sudah ditentukan diawal perjalanan dengan berdasarkan jarak tempuh. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan oleh para pelaku usaha untuk memulai persaingan usaha dalam bisnis transportasi *online*.

Berawal dari Ibukota transportasi *online* terus melebarkan sayapnya di Indonesia, kini transportasi *online* telah hadir di Baubau dan sedang marak dikalangan warga kota Baubau seperti *Kururio*. Transportasi *online* tersebut dirasa sebagai transportasi alternatif yang lebih mudah diakses oleh setiap warga kota Baubau. Mereka tidak perlu lagi berjalan kaki untuk dapat sampai ke pangkalan ojek atau menunggu transportasi lain yang lewat di jalanan. Dengan adanya transportasi *online* warga kota Baubau hanya perlu menunggu transportasi *online* menghampiri lokasi mereka.

Meningkatnya penggunaan transportasi *online* dikalangan warga kota Baubau, menyebabkan lapangan pekerjaan sebagai pengemudi transportasi *online* terbuka lebar, dengan semakin ramainya pengemudi transportasi *online* ini mengakibatkan berkurangnya pengguna transportasi konvensional. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan transportasi *online*, maka semakin sedikit penghasilan yang didapatkan oleh pengemudi angkutan umum, karena masyarakat lebih memilih transportasi *online* yang harganya lebih murah dibandingkan transportasi konvensional lainnya. Namun kemudahan yang ditawarkan oleh transportasi *online* terkesan menenggelamkan keberadaan transportasi konvensional yang ada. Salah satunya transportasi ojek di kota Baubau, dengan adanya transportasi *online* yang kini marak digunakan oleh warga kota Baubau, berdampak terhadap berkurangnya minat penggunaan transportasi ojek. Dengan berkurangnya minat warga kota Baubau terhadap pengguna transportasi ojek berpengaruh terhadap pendapatan mereka. Sehingga penarik ojek yang berada di Baubau ini pun merasa cukup dirugikan dengan kondisi tersebut.

Melihat masalah yang tengah terjadi di masyarakat tersebut antara transportasi *online* dan transportasi konvensional, penulis tertarik untuk melakukan penelitian. Penelitian ini penting untuk diteliti karena untuk mengetahui seberapa derastisnya penurunan pendapatan penarik ojek di kota Baubau setelah kehadiran transportasi *online* (sebelum dan sesudah adanya). Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas maka penulis tertarik untuk meneliti bagaimana dampak kehadiran transportasi *online* terhadap pendapatan penarik ojek dengan judul penelitian "Dampak Keberadaan Transportasi *Online* Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Ojek di Baubau)". Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pendapatan transportasi konvensional (penarik konvensional) sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* (ojek *online*). Untuk mengetahui dampak keberadaan transportasi *online* (ojek *online*) terhadap jumlah pelanggan transportasi konvensional (ojek konvensional).

2. Kajian Pustaka

2.1 Pengertian Transportasi

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi (Nasution, 2004:15).

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah.

Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi berguna menurut waktu dan tempat. Dalam transportasi terdapat dua kategori yaitu:

1. Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
2. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. (Nasution, 2004:6).

Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlock (1991), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.
2. Menurut Munawar (2005), transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.
3. Menurut Kamaluddin (2003), transportasi dapat diartikan sebagai suatu proses kegiatan yang mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lainnya.
4. Menurut Simbolon (2003), transportasi adalah suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan.
5. Menurut Miro (2002), transportasi adalah proses pindah, gerak, mengangkut dan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana objek menjadi lebih bermanfaat dan hal ini tidak terlepas dari alat pendukung.

Unsur Transportasi

Secara umum, penggolongan dasar moda transportasi di dasarkan pada lima unsur transportasi berikut yaitu:

1. Manusia, yang membutuhkan transportasi.
2. Barang, yang diperlukan manusia.

3. Kendaraan, sebagai sarana transportasi.
4. Jalan, sebagai prasarana transportasi.
5. Organisasi, sebagai pengelola transportasi.

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Dalam hal ini perlu diketahui terlebih dulu ciri penumpang dan barang, kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta pelaksanaan transportasi. (Sukarto, 2006).

Jenis Transportasi

Berdasarkan unsur-unsur transportasi maka dapat dibedakan beberapa jenis transportasi sebagai berikut (Kamaluddin, 2003:18) :

1. Transportasi Darat (*Land Transport*)

Transportasi darat ini terdiri atas transportasi jalan raya (*Road Transport*) dan transportasi jalan rel (*Rail Transport*).

a. Transportasi jalan raya

Dalam transportasi jalan raya, alat transportasi yang digunakan berupa manusia, binatang, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan berupa jalan setapak, jalan tanah, jalan krikil dan jalan aspal. Tenaga penggerak yang digunakan adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM dan diesel.

b. Transportasi jalan rel

Sedangkan dalam transportasi jalan rel, alat angkut yang digunakan berupa kereta api, jalan yang digunakan berupa rel baja. Tenaga penggeraknya adalah berupa tenaga uap, diesel dan tenaga listrik.

2. Transportasi Air

Transportasi melalui air terdiri dari transportasi air di pedalaman (*inland transport*) dan transportasi laut (*ocean transport*).

a. Transportasi air pedalaman

Alat angkutan yang digunakan pada transportasi air pedalaman berupa, sampan, kano, motor boat dan kapal. Jalan yang dilalui adalah sungai, kanal dan danau. Tenaga penggerak yang digunakan adalah pendayung, layar, tenaga uap, BBM dan Diesel.

b. Transportasi Laut

Alat angkutan di dalam transportasi laut adalah perahu, kapal api/uap, dan kapal mesin. Jalan yang di lalui adalah laut, samudera dan teluk. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan antara lain adalah tenaga uap, BBM dan diesel.

3. Transportasi Udara

Transportasi udara merupakan alat angkutan yang mutakhir dan tercepat. Transportasi udara ini menggunakan pesawat udara (dengan segala jenisnya) sebagai alat transportasi dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya. Tenaga penggerak yang digunakan adalah BBM dengan berbagai rupa alat yang digerakkan.

2.2 Peran dan manfaat transportasi Umum

Menurut Tamin (2000:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Dengan melihat dua peran yang disampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan system prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi.

Menurut Soesilo (1999:14), transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraannya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- a. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- b. Penggunaan pelumas;
- c. Penggunaan ban;
- d. Pemeliharaan suku cadang;
- e. Penyusutan dan bunga;
- f. Waktu supir dan waktu penumpang.

2. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian.

3. Pengurangan Kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan prasarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat Akibat Perkembangan Ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan *output* dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

2.3 Kriteria Transportasi Publik

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi harus memenuhi kriteria pelayanan publik. Dagun (2006:126) mengungkapkan bahwa transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan.

Ketentuan pertama adalah kenyamanan, yaitu aspek kenyamanan harus dapat dirasakan oleh penumpang yang menggunakan jasa transportasi. Penumpang akan merasa nyaman di dalam sarana transportasi bila di sarana tersebut dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya, salah satunya adalah pendingin udara, kedap terhadap asap kendaraan bermotor, dan proses yang dijalani calon penumpang sebelum dan setelah berada dalam sarana transportasi.

Ketentuan kedua adalah keamanan, yaitu aspek rasa aman yang dirasakan oleh penumpang selama mendapatkan pelayanan transportasi. Beberapa indikator yang digunakan dalam mengukur rasa aman diantaranya adalah system tertutup dimana sarana transportasi tidak mudah diakses oleh pihak lain yang bukan penumpang. Pada kasus bus, termasuk di dalamnya adalah halte atau terminal yang hanya diakses oleh penumpang yang sudah membeli tiket bus. Selain itu, adalah sistem naik dan turun penumpang. Untuk menjaga keamanan, penumpang harus naik dan turun hanya pada halte dan terminal yang telah ditetapkan, dan penumpang tidak dapat naik dan turun pada tempat selain halte dan terminal resmi. Dengan demikian, sistem tertutup ini dapat memberikan rasa aman bagi penumpang dari ancaman pencurian, pencopetan, perampokan, atau insiden-insiden lainnya yang mengancam keselamatan penumpang dalam menggunakan jasa transportasi.

Ketentuan ketiga adalah kecepatan, yaitu ketentuan terpenuhinya waktu sampai ke tempat tujuan dengan cepat dan atau tepat. Ketentuan ini hanya dapat terpenuhi bila sarana transportasi didukung dengan pra sarana yang khusus, sebagai contoh adalah rel khusus yang dimiliki oleh kereta api. Sehingga dengan mengadopsi prasarana kereta api, maka pada transportasi bus pun dapat diterapkan dengan membangun jalur khusus atau disebut dengan *busway*.

2.4 Transportasi Online

Perkembangan teknologi internet yang cukup pesat memberikan perubahan sosial masyarakat. Banyak bisnis mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi tersebut, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa berbasis aplikasi. Salah satunya, adalah kemunculan moda transportasi berbasis *online* yang ternyata dapat memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran masyarakat akan layanan transportasi umum. Kemacetan ibukota dan ketakutan masyarakat dengan keamanan transportasi umum dijawab dengan kehadiran aplikasi transportasi *online* yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penggunanya (Chan, 2017).

Transportasi dapat diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan bantuan menggunakan kendaraan. *Online* adalah suatu jaringan yang terhubung dengan internet. Transportasi *online* adalah alat angkut yang menawarkan jasa melalui internet dan pemesanan menggunakan sebuah aplikasi yang dapat di *download* di *playstore*. Transportasi *online* sama memberikan jasa antar yang sama dengan transportasi konvensional, perbedaannya adalah pada cara pemesanan dan penentuan tarifnya. Transportasi *online* menggunakan sistem aplikasi yang menghubungkan antara *customer* dengan *driver*. (Wijaya, 2016).

Saat *customer* melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan pengelolanya sudah langsung tersaji pada layar *smartphone* konsumen. Seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi.

Dengan adanya transportasi *online*, para penumpang kini tak perlu lagi menghampiri pangkalan ojek ataupun tak perlu lagi menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu, para penumpang juga tidak harus terlibat dalam proses tawar-menawar karena tarif yang sudah ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Ketika terjebak kemacetan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak seperti pada saat menaiki transportasi berargometer, karena tarif yang sudah ditentukan diawal perjalanan dengan berdasarkan jarak tempuh. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan oleh para pelaku usaha untuk memulai persaingan usaha dalam bisnis transportasi *online* (Hangganararas, 2017).

2.5 Ojek

Menurut Annor (2016: 1), definisi ojek menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa. Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua dengan berpelat hitam, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran.

Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, bisa menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain. Secara *de facto*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif. Namun secara *de jure*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap bermasalah dalam hal legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojek sepeda motor secara jelas. Pada dasarnya keberadaan ojek sepeda motor sebagai kendaraan bermotor roda dua memiliki keunggulan dan keunikan tersendiri mengingat ojek bisa memberi layanan *door to door*, dapat menjangkau lokasi sulit seperti lorong-lorong dan jalan sempit, atau mampu melewati kemacetan. Namun ojek sepeda motor dikatakan angkutan umum ilegal, karena belum adanya aturan yang mengatur secara khusus mengenai ojek sepeda motor di dalam undang-undang. Keberadaan ojek sepeda motor sendiri bisa dikatakan sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

Ojek sepeda motor dikatakan sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor roda dua. Tidak diatur secara khusus mengenai sepeda motor sebagai angkutan kendaraan bermotor umum, karena ada beberapa permasalahan dalam administrasi pendaftaran ojek sebagai kendaraan bermotor umum di Dinas Perhubungan.

2.6 Pendapatan

Pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos dan laba (Marbun, 2016:230). Pendapatan seseorang juga dapat didefinisikan sebagai banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan seseorang atau suatu bangsa dalam periode tertentu. Reksoprayitno mendefinisikan: "Pendapatan (*revenue*) dapat diartikan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu". Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah sebagai jumlah

penghasilan yang diterima oleh para anggota masyarakat untuk jangka waktu tertentu sebagai balas jasa atau faktor-faktor produksi yang telah disumbangkan (Reksoprayitno, 2004:79). Menurut Sumitro Pendapatan adalah uang yang diterima dan diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan prestasi-prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan (Sumitro, 1990:27).

2.7 Pelanggan

Pelanggan adalah seseorang yang secara berulang-ulang datang ke tempat yang sama untuk membeli barang atau memperoleh jasa yang diinginkannya karena merasa puas dengan barang dan jasa tersebut (Lupiyoadi, 2006:174). Menurut Greenberg (2010:8), pelanggan atau *customer* adalah individu atau kelompok yang terbiasa membeli sebuah produk atau jasa berdasarkan keputusan mereka atas pertimbangan manfaat maupun harga yang kemudian melakukan hubungan dengan perusahaan melalui telepon, surat, dan fasilitas lainnya untuk mendapatkan suatu penawaran baru dari perusahaan, dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa pelanggan adalah individu atau kelompok yang membeli atau menggunakan sebuah produk atau jasa secara tetap yang kemudian melakukan hubungan dengan perusahaan untuk mendapatkan suatu penawaran baru dari perusahaan.

2.8 Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi merupakan unit dimana hasil penelitian nantinya akan diterapkan (digeneralisir). Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dianalisa dan kemudian diambil kesimpulannya. Populasi dapat diartikan sebagai sekumpulan objek, benda, peristiwa atau individu yang akan dikaji dalam suatu penelitian. Berdasarkan pengertian ini, dapat dipahami bahwa mengenal populasi merujuk pada sekumpulan individu atau objek yang memiliki ciri atau sifat yang sama. Tidak seragam namun diantara mereka harus ada persamaan (Siagian, 2011). Berdasarkan pendapat tersebut maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah penarik ojek di seputaran kota Baubau yang sudah bekerja sebelum dan sesudah hadirnya transportasi *online*. Populasi dari penelitian ini adalah seluruh penarik ojek yang ada di kota Baubau.

Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *accidental sampling*. Dimana peneliti memilih siapa saja yang kebetulan ada atau dijumpai untuk dijadikan sampel.

3. Metode Penelitian

3.1 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data kuantitatif. Data kuantitatif adalah data yang diukur dalam suatu skala *numeric* (angka). Yakni mengukur nilai satu atau lebih *variable* dalam sampel atau populasi dengan hasil penyajian penelitian dalam bentuk angka atau statistic (Purhantara, 2010:02). Metode ini digunakan untuk mengetahui Dampak Keberadaan Transportasi *Online* Terhadap Pendapatan Transportasi Ojek. Adapun sumber data yang dibutuhkan untuk menunjang penelitian ini adalah:

Data primer adalah data yang langsung diperoleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian (Bungin, 2005:132). Data primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu hasil dari wawancara dengan responden yang terkait untuk dijadikan sampel dalam penelitian dan keterangan-keterangan dari pihak Pengendara Ojek.

Menurut Sugiyono (2004:129) data sekunder adalah sumber data yang diberikan secara tidak langsung kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau dokumen. Data ini meliputi dokumen jumlah responden dari Pengendara Ojek yang ada di Baubau.

3.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan cara mengumpulkan data yang dibutuhkan untuk menjawab rumusan masalah penelitian (Noor, 2011:138). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode wawancara dan dokumentasi.

Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang menggunakan pertanyaan secara lisan kepada subjek penelitian (Sanusi, 2013:105). Penelitian ini peneliti melakukan wawancara langsung dengan para Pengendara Ojek. Teknik yang digunakan untuk memperoleh data dengan cara tanya jawab secara langsung kepada responden untuk memperoleh data utama penelitian serta keterangan mengenai variabel penelitian yang diteliti.

Dokumentasi

Dokumentasi yaitu suatu metode pengumpulan data yang bersifat sekunder dengan jalan mempelajari dokumen yang diperlukan untuk mendukung validitas data. Metode dokumentasi berupa pencarian data yang berkaitan dengan hal-hal atau variabel berupa buku, catatan, jurnal, transkrip, surat kabar, makalah, majalah, prasasti, notulen, *legger*, agenda dan sebagainya (Suharsimi, 2006:231). Kemudian data yang diperoleh dari referensi tersebut digunakan sebagai data penelitian.

Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel atau konstruk dengan cara memberikan arti, atau menspesifikasikan kegiatan, ataupun memberikan suatu operasional yang diperlukan mengukur konstruk atau variabel tersebut. Definisi masing-masing variabel yaitu :

Pendapatan

Pendapatan merupakan semua penerimaan seseorang sebagai balas jasanya dalam proses produksi. Balas jasa tersebut bisa berupa upah, bunga, sewa, maupun laba tergantung pada faktor produksi pada yang dilibatkan dalam proses produksi. Dalam penelitian ini pendapatan yang dimaksud adalah pendapatan bersih penarik ojek yang didapat setiap harinya sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Baubau.

Pelanggan

Menurut Greenberg (2010:8), pelanggan atau *customer* adalah individu atau kelompok yang terbiasa membeli sebuah produk atau jasa berdasarkan keputusan mereka atas pertimbangan manfaat maupun harga yang kemudian melakukan hubungan dengan perusahaan melalui telepon, surat, dan fasilitas lainnya untuk mendapatkan suatu penawaran baru dari perusahaan. Dalam penelitian ini pelanggan yang dimaksud adalah jumlah pelanggan yang menggunakan jasa penarik ojek setiap harinya sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Baubau.

3.3 Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Pengolahan Data

Proses pengolahan data dalam penelitian ini melalui langkah-langkah sebagai berikut :

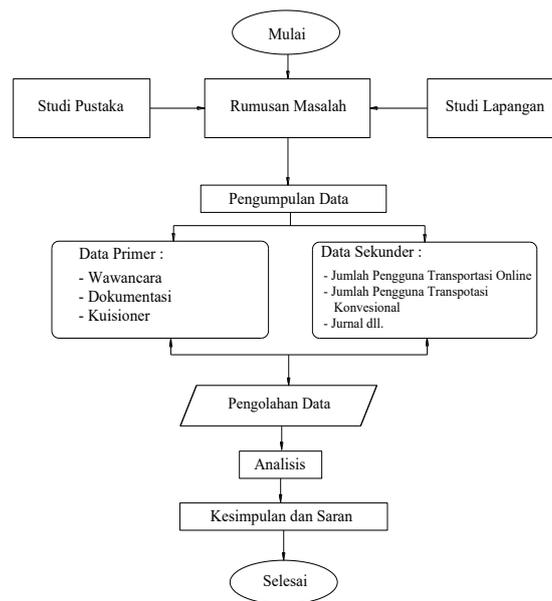
- Memeriksa kembali kebenaran data yang diperoleh atau dikumpulkan dengan melakukan pengecekan kembali lembar observasi.
- Memasukkan data yang telah dikumpulkan ke dalam master tabel secara komputerisasi, kemudian membuat distribusi frekuensi sederhana.
- Membuat tabel sebaran data yang meliputi mean, standar deviasi, nilai minimum dan maksimum.

Analisis Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik analisis data kuantitatif, yaitu data yang dapat diwujudkan dengan angka yang diperoleh dari lapangan. Dalam penelitian kuantitatif yang dilandasi pada suatu asumsi bahwa suatu gejala itu dapat diklasifikasikan, dan hubungan gejala bersifat kausal (sebab-akibat), maka peneliti dapat melakukan penelitian dengan memfokuskan kepada beberapa variabel saja. Pola hubungan antara variabel yang akan diteliti tersebut selanjutnya disebut dengan paradigma penelitian.

Dalam penelitian ini yang menggunakan rumus presentase adalah jawaban dari kuisioner yang telah di sebar, kemudian masing-masing dari jawaban di analisis dengan rumus presentase yaitu banyaknya jawaban dibagi dengan jumlah keseluruhan responden kemudian dikali dengan bilangan tetap yaitu 100% dianalisis secara kualitatif dan dengan melihat hasil-hasil penelitian dahulu.

Bagan Alir Penelitian



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

4. Hasil dan Pembahasan

Gambaran Umum Responden

Pada pembahasan berikut disajikan deskripsi data yang telah diperoleh dalam penelitian. Data hasil penelitian diperoleh secara langsung dari wawancara, yaitu dengan mengajukan pertanyaan yang telah dipersiapkan oleh peneliti. Penentuan sampel pada penelitian ini menggunakan metode *accidental sampling* untuk penarik ojek yang ada di beberapa tempat di kota Baubau.

Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

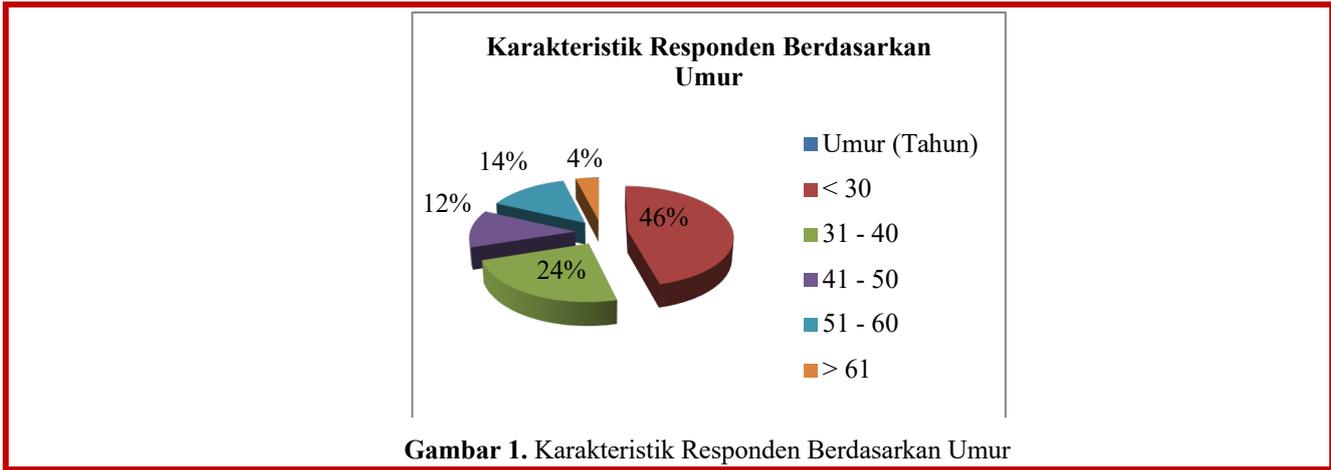
Data lain yang disajikan mengenai keadaan umum responden adalah umur. Besarnya persentase berdasarkan kisaran umur responden disajikan pada tabel di bawah ini:

Tabel 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

No	Umur (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	< 30	23	46%
2	31 - 40	12	24%
3	41 - 50	6	12%
4	51 - 60	7	14%
5	> 70	2	4%
Jumlah		50	100%

Sumber : Hasil Survey

Berdasarkan data di atas dapat dilihat bahwa penarik ojek yang ada di Baubau yang lebih banyak kisaran berumur < 30 tahun berjumlah 23 orang (46%), yang berumur 31-40 tahun berjumlah 12 orang (24%), kemudian yang berumur 51-60 tahun lumayan sedikit yaitu 7 orang (14%), dan yang berumur 41-50 tahun lumayan sedikit yaitu 6 orang (13%) serta yang paling sedikit adalah yang berumur > 61 tahun hanya 2 orang (4%), dapat disimpulkan bahwa umur para penarik ojek lebih dominan yang berumur < 30 tahun (46%). Dari tabel diatas dapat dibuat garafik seperti berikut ini :



Gambar 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Dari grafik diatas dapat disimpulkan bahwa pesentase tertinggi yaitu pada umur < 30 tahun sebesar 46% dan persentase terendah pada umur > 61 tahun sebesar 4%.

Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

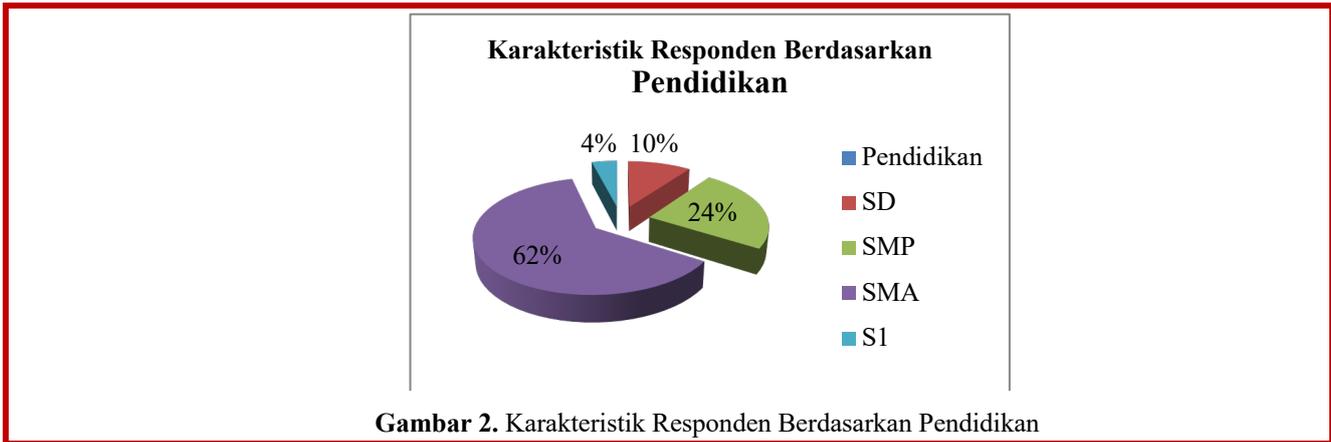
Informasi yang disajikan mengenai data keadaan umum responden berdasarkan tingkat pendidikan yang diperoleh dari penelitian. Adapun besarnya persentase berdasarkan tingkat pendidikan disajikan pada tabel yang ada di bawah ini:

Tabel 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

No	Pendidikan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	SD	5	10%
2	SMP	12	24%
3	SMA	31	62%
4	S1	2	4%
Jumlah		50	100%

Sumber : Hasil Survey

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa penarik ojek yang ada di kota berlatar belakang pendidikan SD berjumlah 5 orang (10%), SMP berjumlah 12 orang (24%) disusul berlatar belakang pendidikan SMA 31 orang (62%), dan kemudian yang paling sedikit adalah yang berlatar belakang pendidikan S1 yaitu hanya 2 orang saja (4%), dapat disimpulkan penarik ojek yang berlatar belakang SMA yang lebih dominan.



Gambar 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

Dari grafik diatas dapat disimpulkan bahwa pesentase tertinggi yaitu berlatar belakang SMA sebesar 62% dan persentase terendah berlatar belakang S1 sebesar 4%.

Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

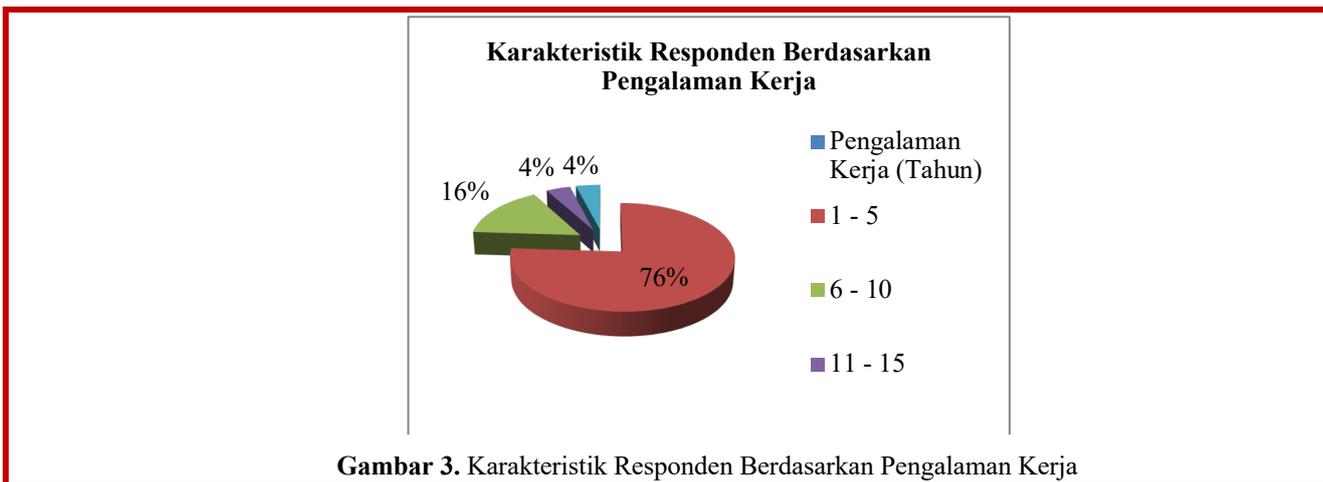
Informasi yang disajikan mengenai data keadaan umum responden berdasarkan pengalaman kerja yang diperoleh dari penelitian. Adapun besarnya persentase berdasarkan pengalaman kerja disajikan pada tabel yang ada di bawah ini:

Tabel 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

No	Pengalaman Kerja (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	1 - 5	38	76%
2	6 - 10	8	16%
3	11 - 15	2	4%
4	16 - 20	2	4%
Jumlah		50	100%

Sumber : Hasil Survey

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa para penarik yang sudah bekerja 1-5 tahun ada 38 orang penarik ojek atau 76%, lalu yang sudah bekerja 6-10 tahun ada 8 orang penarik ojek atau 16%, kemudian yang sudah berkerja 11-15 dan 16-20 tahun juga ada 2 orang atau 4% juga dan yang paling sedikit adalah yang sudah bekerja paling lama yaitu 11-15 dan 16-20 tahun hanya ada 2 orang saja atau 4%, dapat dilihat bahwa yang pengalaman kerja paling dominan adalah yang sudah bekerja 1-5 tahun yaitu 38 orang atau 76%.



Gambar 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

Dari grafik diatas dapat disimpulkan bahwa pesentase tertinggi yaitu dengan pengalaman kerja 1-5 tahun sebesar 76% dan persentase terendah dengan pengalaman kerja 11-15 dan 16-20 tahun sebesar 4%.

Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

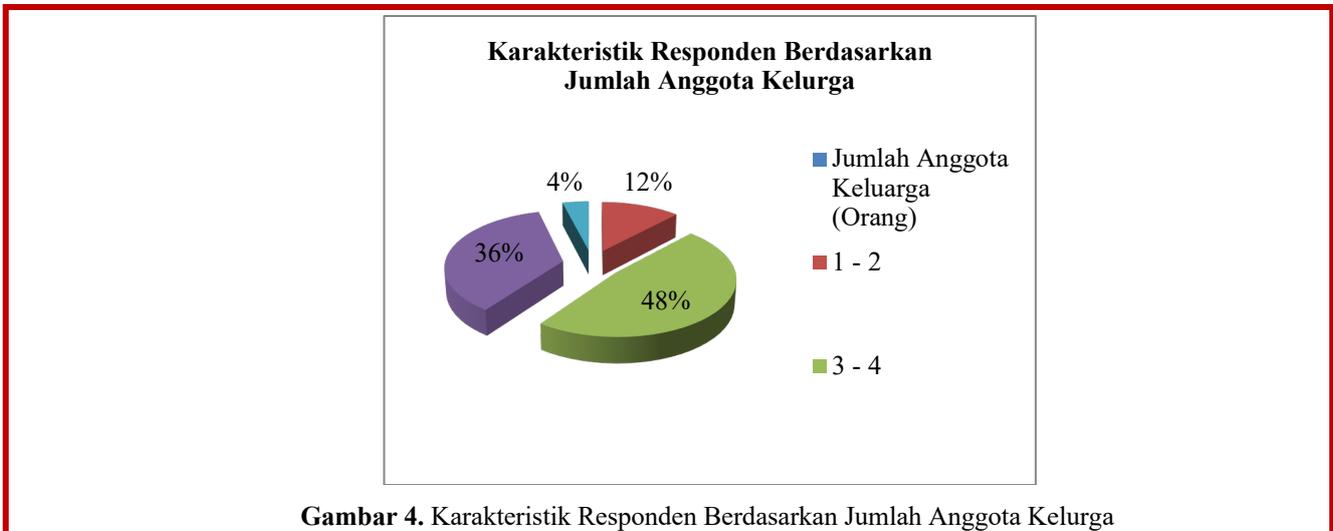
Informasi yang disajikan mengenai data keadaan umum responden berdasarkan jumlah anggota keluarga yang diperoleh dari penelitian. Adapun besarnya persentase berdasarkan jumlah anggota keluarga disajikan pada tabel yang ada di bawah ini:

Tabel 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

No	Jumlah Anggota Keluarga (Orang)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	1 - 2	6	12%
2	3 - 4	24	48%
3	5 - 6	18	36%
4	7 - 8	2	4%
Jumlah		50	100%

Sumber : Hasil Survey

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa penarik ojek yang memiliki jumlah anggota keluarga yang berjumlah 3-4 orang adalah yang paling dominan dari yang lainnya sebanyak 24 orang penarik ojek (48%), selanjutnya yang terbanyak adalah yang memiliki jumlah anggota keluarga yang berjumlah 5-6 orang yaitu ada 18 orang penarik ojek (36%) dan yang paling sedikit adalah yang memiliki jumlah anggota keluarga 7-8 orang yaitu hanya 2 orang penarik ojek saja (4%).



Gambar 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

Dari grafik diatas dapat disimpulkan bahwa persentase tertinggi yaitu dengan jumlah anggota keluarga 3-4 orang sebesar 48% dan persentase terendah dengan jumlah anggota keluarga 7-8 orang sebesar 4%.

Gambaran Umum Pendapatan dan Jumlah Pelanggan Sebelum dan Sesudah adanya Transportasi *Online*

Pendapatan

Disajikan informasi tentang jumlah pendapatan yang didapatkan oleh penarik ojeksebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Baubau. Adapun besarnya jumlah pendapatan yang didapatkan oleh penarik ojeksetiap harinya sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* telah disajikan dalam tabel berikut :

Tabel 5. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan Sebelum dan Sesudah

No	Sebelum			Sesudah		
	Jumlah Pendapatan	Jmlh Resp.	(%)	Jumlah Pendapatan	Jmlh Resp.	(%)
1	Rp. 10.000 - Rp. 50.000	21	42%	Rp. 10.000 - Rp. 50.000	30	60%

2	Rp. 60.000 - Rp. 100.000	24	48%	Rp. 60.000 - Rp. 100.000	19	38%
3	Rp. 110.000 - Rp. 150.000	4	8%	Rp. 110.000 - Rp. 150.000	1	2%
4	> Rp. 160.000	1	2%	> Rp. 160.000	0	0%
Jumlah		50	100%		50	100%

Sumber : Analisis Data

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mendapatkan pendapatan kisaran Rp 60.000 - Rp 100.000 adalah yang paling banyak yaitu ada 24 responden (48%), kemudian yang pendapatannya sekitar Rp 10.000 – Rp 50.000 ada 21 responden (42%) dan yang paling sedikit adalah yang pendapatannya lebih dari Rp 160.000 yaitu hanya 1 responden saja (2%). Maka dapat disimpulkan jumlah pendapatan yang paling dominan yang didapat oleh responden adalah Rp 60.000 – Rp 100.000.

Dari tabel 4.5 di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mendapatkan pendapatan kisaran lebih dari Rp 10.000 – Rp. 50.000 adalah yang paling banyak yaitu ada 30 responden (60%), kemudian yang pendapatannya sekitar Rp 60.000 – Rp 100.000 ada 19 responden (38%) dan yang paling sedikit adalah yang pendapatannya Rp 110.000 – Rp 150.000 yaitu hanya 1 responden saja (2%). Maka dapat disimpulkan jumlah pendapatan yang paling dominan yang didapat oleh responden adalah lebih dari Rp 10.000 – Rp. 50.000.

Dari tabel 4.5 di atas dapat dilihat bagaimana perbedaan jumlah pendapatan penarik ojek sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*, bahwa sebelum adanya transportasi *online* jumlah pendapatan penarik ojek Rp 50.000 - 100.000 perhari sebanyak 24 orang (48%) dan setelah adanya transportasi *online* jumlah pendapatan becak menjadi sangat menurun yaitu Rp 10.000 - 50.000 perhari sebanyak 30 orang (60%), hal ini terjadi dikarenakan setelah adanya transportasi *online* para penarik ojek sangat sulit mendapatkan penumpang dikarenakan penumpang sudah banyak yang beralih menggunakan transportasi *online*.

Pelanggan

Disajikan informasi tentang jumlah pelanggan yang menggunakan jasa penarik ojek sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Baubau. Adapun jumlah pelanggan yang menggunakan jasa penarik ojek setiap harinya sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* telah disajikan dalam tabel berikut :

Tabel 6. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pelanggan Sebelum dan Sesudah

No	Sebelum			Sesudah		
	Jmlh Pelanggan	Jmlh Resp.	(%)	Jmlh Pelanggan	Jmlh Resp.	(%)
1	3 - 5 Orang	10	20%	3 - 5 Orang	13	26%
2	6 - 8 Orang	7	14%	6 - 8 Orang	12	24%
3	9 - 11 Orang	10	20%	9 - 11 Orang	11	22%
4	> 12 Orang	23	46%	> 12 Orang	14	28%
Jumlah		50	100%		50	100%

Sumber : Analisis Data

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mendapatkan pelanggan kisaran lebih dari 12 orang adalah yang paling banyak yaitu ada 23 responden (46%), kemudian yang yang mendapatkan pelanggan 3-5 orang dan 9-11 orang masing-masing 10 responden (20%), dan yang paling rendah adalah yang mendapatkan pelanggan kisaran 6-

8 orang yaitu ada 7 responden (14%). Maka dapat disimpulkan jumlah pelanggan yang paling dominan didapat oleh responden adalah kisaran lebih dari 12 orang pelanggan.

Dari tabel 4.6 di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mendapatkan pelanggan kisaran lebih dari 12 orang adalah yang paling banyak yaitu ada 14 responden (28%), kemudian yang yang mendapatkan pelanggan 6-8 ada 12 responden (24%), dan yang paling rendah adalah yang mendapatkan pelanggan 9-11 orang yaitu hanya ada 11 responden (22%). Maka dapat disimpulkan jumlah pelanggan yang paling dominan didapat oleh responden adalah kisaran lebih dari 12 orang pelanggan.

Dari tabel 4.6 di atas dapat dilihat bagaimana perbedaan jumlah pelanggan penarik ojek sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*, bahwa sebelum adanya transportasi *online* untuk jumlah pelanggan lebih dari 12 orang perhari ada 23 responden (46%) dan setelah adanya transportasi *online* untuk jumlah pelanggan menjadi meningkat yaitu menjadi 14 responden (28%) perhari, hal ini terjadi di karenakan setelah adanya transportasi *online* para pelanggan lebih memilih menggunakan jasa transportasi *online* dibandingkan menggunakan jasa ojek karena transportasi *online* lebih mudah diakses.

Berdasarkan analisis data diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kehadiran transportasi *online* di Kota Baubau, berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum konvensional. Karena kehadiran transportasi *online* yang memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan angkutan umum konvensional di Kota Baubau yaitu yang dilihat dari segi pendapatan dan jumlah pelanggan sebelum dan sesudah adanya transportasi online di Kota Baubau yakni jumlah pendapatan sebelum adanya transportasi online masih dominan sebesar Rp. 60.000 – Rp. 100.000 dengan persentase yaitu 48% , sedangkan sesudah adanya transportasi online yang dominan adalah Rp. 10.000 – Rp. 50.000 dengan persentase 60%. Jadi dengan adanya transportasi online sangat berpengaruh pada pendapatan penarik ojek di Kota Baubau.

Kemudian dilihat dari segi jumlah pelanggan dimana sebelum adanya transportasi online jumlah pelanggan yang lebih dominan yaitu umur lebih dari 12 orang sebanyak 23 responden dengan persentase 46%, sedangkan sesudah adanya transportasi online jumlah pelanggan yang lebih dari 12 orang sebanyak 14 responden dengan persentase 28%. Jadi dengan adanya transportasi online sangat berpengaruh pada jumlah pelanggan penarik ojek di Kota Baubau.

5. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran Transportasi *Online* memberikan dampak negatif terhadap tingkat pendapatan para penarik ojek Konvensional. Terbukti bahwa terdapat penurunan tingkat pendapatan penarik ojek Konvensional sebelum dan sesudah hadirnya transportasi *online*. Rata-rata untuk pendapatan sebelum adanya transportasi ojek online pendapatan untuk transportasi ojek konvensional dari Rp.10.000 – Rp.50.000 dengan jumlah responden 21 dengan jumlah persentase 42%, pendapatan dari Rp.60.000 – Rp.100.000 dengan jumlah responden 24 persentase 48%, sampai yang pendapatannya dari Rp.110.000 - Rp.150.000 jumlah responden menurun sampai 4 dengan jumlah persentasenya 8%, dan pendapatannya dari sebesar lebih dari Rp.160.000 jumlah responden sebanyak 1 dengan jumlah persentase 2 %, sedangkan sesudah adanya transportasi ojek Online pendapatan ojek konvensional, jumlah responden sebanyak 30 dengan jumlah pendapatan yang sama sebesar Rp 10.000 – Rp50.000 jumlah persentasenya sebesar 60%, pendapatan sebesar Rp.60.000 – Rp.100.000 dengan jumlah responden 19 persentasenya 38%, sampai menurun jumlahnya sebanyak 1 responden sedangkan jumlah pendapatan sebesar Rp.110.000 – Rp150.000 dengan jumlah persentase 2%, bahkan untuk pendapatan sebesar Rp. 160.000 dengan jumlah responden 0 atau sama sekali tidak ada pendapatan dengan persentase 0%.

Dampak keberadaan Transportasi ojek Online terdapat jumlah pelanggan ojek Konvensional yaitu dimana sebelum adanya Transportasi Online, rata-rata pelanggan ojek konvensional yang awalnya sebanyak 3 - 5 orang dengan jumlah responden sebesar 10 dengan persentase sebesar 20%, seterusnya pelanggan dari 6 -8 orang dengan jumlah responden sebesar 7 dengan persentase 14%, pelanggan 9 – 11 orang dengan jumlah responden sebesar 10 dengan presentase 20%, sampai dengan lebih dari 12 orang dengan jumlah responden 23 persentasenya 46%. Sedangkan sesudah adanya Transportasi ojek Online jumlah pelanggannya ojek konvensional dari 3 – 5 orang dengan jumlah responden 13 persentasenya 26%, pelanggan dari 6 – 8 orang dengan jumlah responden 12 persentase 24%, kemudian tiap harinya menurun dari yang tadinya 9 – 11 orang dengan jumlah responden 11 persentase 22%, sampai lebih dari 12 orang ojek konvensional menurun dengan rata - rata jumlah responden 14 presentasi 28%, sehingga mempengaruhi Transportasi Ojek Konvensional.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian, dapat diberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada Pemerintah untuk mengambil sikap tegas dalam menyelesaikan permasalahan seperti mengeluarkan peraturan-peraturan yang adil dan dapat diterima oleh kedua belah pihak tersebut.

2. Diharapkan kepada penarik ojek tetap besabar dan tetap semangat dengan kondisi ekonomi yang mereka alami saat ini dan agar dapat terus berkerja lebih gigih tidak hanya berpatok pada menarik ojek saja, diharapkan agar dapat mencari pekerjaan sampingan lainnya untuk menambah pendapatan mereka agar dapat mencukupi kebutuhan keluarga.
3. Bagi akademisi perlu diadakan penelitian selanjutnya yakni untuk menyempurnakan penelitian ini, serta dapat menambahkan variabel-variabel baru dan pengembangan teori sehingga penelitian selanjutnya lebih baik dan kompherensif.

Daftar Pustaka

- Adisasmita, R. (2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Ghara Ilmu.
- Aditya Maska Nugraha (2018), *Dampak Kehadiran Taksi Online GrabCar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)*. Skripsi.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bungin, B. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Indrawan, R dan Poppy Yaniawati. (2014). *Metodologi Penelitian*. Bandung: Refika Aditama.
- Kamaluddin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Lupiyoadi, H. (2006). *Manajemen Pemasaran jasa Edisi kedua*. Jakarta: Salemba Empat.
- Marbun, B. (2003). *Kamus Manajemen*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Miro, F. (2002). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlock, E. K. (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Muhammad, A. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Mujahidin, A. (2010). *Ekonomi Islam*. Pekanbaru: Suskapress.
- Munawar, A. (2005). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Mojang Al Mukaromah; Kartika Yuliari; Mohammad Arifin (2019), *Dampak Keberadaan Transportasi On Line Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri*. Jurnal.
- Nasution, M. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Noor, J. (2011). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Nugraha, A. M. (2018). *Dampak Kehadiran Taksi Online Grabcar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird Di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)*. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Widia Kartika (2019), *Pengaruh Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu*. Skripsi.