

## **Kajian Determinasi Kenaikan Harga BBM pada Penghasilan Pengemudi Transportasi Online**

**Muh Zul Fathurahman Malik<sup>1</sup>, Abd Rahman Razak<sup>2</sup>, Sabir<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Departemen Ilmu Ekonomi, Universitas Hasanuddin, Indonesia

<sup>2</sup>Departemen Ilmu Ekonomi, Universitas Hasanuddin, Indonesia

<sup>3</sup>Departemen Ilmu Ekonomi, Universitas Hasanuddin, Indonesia

\*E-mail Korespondensi: [fathurahman0306@gmail.com](mailto:fathurahman0306@gmail.com)

### **ABSTRACT**

*The increase in fuel prices is the main concern in this research because online transportation drivers are greatly affected by significant changes in fuel prices. Therefore, this study aims to analyze the impact of fuel price hikes on the income of online transportation drivers in Makassar City. Makassar City was chosen as the research location because it is one of the major cities in Indonesia with rapid development in the use of online transportation. The research method used is the collection of primary data through questionnaires distributed directly to online transportation drivers and direct interviews. The collected data were analyzed using a quantitative approach to identify the impact of fuel price hikes on driver income. The results of the study, using descriptive statistical data analysis, show that the increase in fuel prices has a significant impact on the income of online transportation drivers in Makassar City. The majority of drivers experience a decrease in income as a direct result of the fuel price hike. Their expenses for fuel have increased, maintenance costs have not experienced a significant increase, and operational costs have increased but not significantly, while the income generated does not align with these increases.*

*Keywords: fuel price increase, income, drivers, online transportation, Makassar City.*

### **ABSTRAK**

Kenaikan harga BBM menjadi perhatian utama dalam penelitian ini karena pengemudi transportasi daring sangat terpengaruh oleh perubahan harga BBM yang signifikan. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kenaikan harga BBM terhadap pendapatan pengemudi transportasi daring di Kota Makassar. Kota Makassar dipilih sebagai lokasi penelitian karena menjadi salah satu kota besar di Indonesia dengan perkembangan pesat dalam penggunaan transportasi daring. Metode penelitian yang digunakan adalah pengumpulan data primer melalui kuisioner yang disebar langsung dengan pengemudi transportasi daring dan wawancara langsung. Data yang terkumpul dianalisis menggunakan pendekatan kuantitatif untuk mengidentifikasi dampak kenaikan harga BBM terhadap pendapatan pengemudi. Hasil penelitian dengan menggunakan analisis data statistik deskriptif menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM berdampak signifikan terhadap pendapatan pengemudi transportasi daring di Kota Makassar. Sebagian besar pengemudi mengalami penurunan pendapatan sebagai akibat langsung dari kenaikan harga BBM.

Pengeluaran mereka untuk bahan bakar meningkat, pengeluaran biaya pemeliharaan tidak mengalami peningkatan signifikan dan juga biaya operasional mengalami peningkatan tetapi tidak signifikan, sementara pendapatan yang dihasilkan tidak sejalan dengan peningkatan tersebut.

**Kata kunci:** kenaikan harga BBM, pendapatan, pengemudi, transportasi daring, Kota Makassar.

## **PENDAHULUAN**

Transportasi didunia mengalami perkembangan dengan sangat cepat. Yang awalnya masyarakat menggunakan hewan contohnya unta, keledai, dan kuda untuk berpergian karena dirasakan lebih efisien dan lebih nyaman. Pada zaman dahulu moda transportasi yakni sepeda ontel, kereta kuda sampai kapal kayu, sampai muncullah moda transportasi contohnya pesawat, kapal, sampai sepeda motor karena adanya perkembangan teknologi itu sendiri.

Kemajuan teknologi informasi adalah suatu keniscayaan bagi segala bidang usaha dan perdagangan. Tidak ada satupun bidang usaha perdagangan yang tidak tersentuh dan tidak memanfaatkan kemajuan teknologi informasi, alasan pemanfaatan teknologi adalah efisiensi dengan interkoneksi dari kemajuan teknologi informasi (Pribadiono, 2016).

Layanan aplikasi untuk memudahkan konsumen pada akhirnya kemudian berkembang dengan memberikan kemudahan dalam beberapa kegiatan penunjang aktivitas masyarakat. Salah satu yang kemudian berkembang adalah layanan ride sharing (berbagi kendaraan) yang pada awalnya bertujuan untuk memudahkan masyarakat memperoleh kendaraan sebagai alat transportasi yang aman, cepat dan pasti (Hendrastomo et al, 2016). Dengan adanya inovasi ini, moda transportasi bukan hanya sekadar alat untuk berpindah tempat, tetapi juga menjadi bagian penting dari infrastruktur ekonomi dan sosial suatu negara (Razak dkk., 2023).

Fenomena transportasi daring di Indonesia memberikan solusi akan kekhawatiran masyarakat tentang kemacetan yang sering terjadi dikota-kota besar dan tentang jaminan keamanan penumpang yang menggunakan armada transportasi umum atau konvensional (Kurnianti, 2017).

Menurut Tuan et al (2013). bahwa angkutan sepeda motor atau ojek dapat berfungsi sebagai moda transportasi alternatif lain yang dapat menjawab kegagalan pelayanan angkutan umum dan sekaligus mampu menerobos kemacetan di kota-kota besar. Pengguna dapat dengan mudah memesan kendaraan melalui smartphone, mengurangi waktu tunggu, dan meminimalkan kemacetan yang biasanya terjadi akibat lalu lintas konvensional yang padat (Reviane dkk, 2024). Fenomena ini mencerminkan bagaimana permintaan terhadap layanan transportasi daring

meningkat, seiring dengan meningkatnya teknologi dalam memberikan kemudahan akses dan fleksibilitas

Teori permintaan dan penawaran menjelaskan bahwa jika suatu komoditi dijual dengan harga subsidi (dibawah harga pasar atau di bawah harga keseimbangan antara permintaan dan penawaran atau di bawah harga keekonomian), maka akan mengakibatkan terjadinya peningkatan permintaan dan kelangkaan pasokan. Intensitas kelangkaan pasokan dan peningkatan permintaan akan semakin tinggi jika komoditi tersebut dijual jauh di bawah harga pasar (Rumpa dkk., 2023). Atas dasar itu maka perbedaan harga yang cukup tinggi antara harga BBM bersubsidi dengan harga pasar merupakan faktor utama yang menyebabkan terjadinya peningkatan permintaan dan kelangkaan pasokan BBM. (Suryadi, 2015).

Demikian pula di industri jasa terutama transportasi daring yang sudah menjadi tren di berbagai negara dalam layanan transportasi daring yang disediakan secara praktis dengan melakukan pemesanan melalui internet pada aplikasi penyedia sistem yang telah beroperasi di Indonesia Khususnya di Kota Makassar. salah satu faktor yang dapat memengaruhi kinerja pengemudi transportasi daring adalah harga bahan bakar minyak (BBM) (Akhmad dkk., 2019). Kenaikan harga BBM dapat berdampak pada pendapatan pengemudi transportasi daring, yang pada akhirnya dapat memengaruhi tarif yang dikenakan kepada pelanggan. Kota Makassar merupakan salah satu kota di Indonesia yang memiliki jumlah pengguna transportasi daring yang cukup tinggi.

Tabel 1. 1 Pendapatan Rata-rata Pengemudi transportasi daring di Kota Makassar

N o	Nama Pengemudi dan jenis kendaraan	Pendapatan Sebelum Kenaikan harga BBM (Rupiah)	Pendapatan Setelah Kenaikan Harga BBM (Rupiah)	Persentase penurunan	Jam Operasi onal	Lokasi Operasional
1	Ilham (Mobil)	250,000	200,000	20 persen	12	Makassar
2	Faisal (Mobil)	200,000	170,000	15 persen	10	Makassar
3	Ulil (Mobil)	230,000	190,000	17 persen	12	Makassar
4	Rahim (Motor)	350,000	200,000	43 persen	14	Makassar
5	Taufiq (Motor)	87,000	60,000	31 persen	6	Makassar
6	Johan (Motor)	230,000	130,000	43 persen	12	Makassar

Rata-rata	224,500	158,333	28 persen	12	Makassar
-----------	---------	---------	-----------	----	----------

*Sumber : Data Primer Penelitian 2022*

Hasil prasarvei yang telah dilakukan terhadap 6 pengemudi transportasi daring di kota makassar, terdapat rata-rata penurunan pendapatan perhari saat kenaikan harga BBM dengan rata-rata penurunan pendapatan pengemudi transportasi daring. tentunya ini akan sangat berpengaruh terhadap keberlangsungan hidup para pengemudi transportasi daring.

Dari hasil data prasarvei tersebut, pendapatan pengemudi transportasi daring sebelum kenaikan harga BBM rata-ratanya yaitu 224.500,00 Rupiah perhari, sedangkan pendapatan saat kenaikan harga BBM rata-ratanya 158.000,00 Rupiah perhari. Dapat terlihat bahwa pendapatan perhari yang dihasilkan oleh pengemudi transportasi daring diwilayah Makassar mengalami penurunan 28 persen. Yang dimana pendapatan tersebut sudah termasuk dengan tarif yang didapatkan dari pelanggan dan juga bonus yang diberikan beberapa aplikasi.

Hal ini tentunya dapat memunculkan keresahan bagi pengendara transportasi daring yang terjadi akibat naiknya harga BBM karena berpengaruh sangat besar terhadap pendapatan harian pengendara transportasi daring terutama pengendara transportasi daring di Kota Makassar yang menjadi area fokus utama dalam penelitian ini. Karena itu, penelitian ini ingin membuktikan apakah dengan adanya Kenaikan harga BBM berdampak pada pendapatan pengemudi Transportasi daring. Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik mengkaji secara ilmiah tentang “Kajian Determinasi Kenaikan Harga BBM pada Penghasilan Pengemudi Transportasi Online”.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Pendapatan**

Teori Asumsi Klasik yang di kembangkan oleh John Stuart Mill berpendapat bahwa Pendapatan menunjukkan seluruh uang atau hasil material lainnya yang dicapai dari penggunaan kekayaan atau jasa yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu pada suatu kegiatan ekonomi. Pendapatan juga dapat diartikan sebagai jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan maupun tahunan (Prilmayanti dkk., 2022).

Menurut Samuelson (2001) Pendapatan menunjukkan jumlah uang yang diterima oleh rumah tangga selama kurun waktu tertentu (biasanya satu tahun), Pendapatan terdiri dari upah atau penerimaan tenaga kerja, pendapatan dari kekayaan seperti sewa, bunga dan deviden, serta

pembayaran transfer atau penerimaan dari pemerintah seperti tunjangan sosial atau asuransi pengangguran. Pendapatan merupakan uang yang diterima oleh seseorang atau perusahaan dalam bentuk gaji (salaries), upah (wages), sewa (rent), bunga (interest), laba (profit), dan sebagainya, bersama-sama dengan tunjangan pengangguran, uang pensiun, dan lain sebagainya. Dalam analisis mikro ekonomi, istilah pendapatan khususnya dipakai berkenaan dengan aliran penghasilan dalam suatu periode waktu yang berasal dari penyediaan faktor-faktor produksi (sumber daya alam, tenaga kerja, dan modal) masing-masing dalam bentuk sewa, upah dan bunga, maupun laba, secara berurutan (Wardihan dkk., 2021).

Pendapatan atau income dari seorang warga masyarakat adalah hasil “penjualan”nya dari faktor-faktor produksi yang dimilikinya kepada sektor produksi. Dan sektor produksi “membeli” faktor-faktor produksi tersebut untuk digunakan sebagai input proses produksi dengan harga yang berlaku di pasar faktor produksi (Anwar dkk., 2020). Harga faktor produksi di pasar faktor produksi (seperti halnya juga untuk barang di pasar barang) ditentukan oleh tarik-menarik antara penawaran dan permintaan (Boediono, 2000).

Menurut Jaya (2011), Secara garis besar pendapatan digolongkan menjadi tiga golongan:

1. Gaji dan upah, yaitu imbalan yang diperoleh setelah orang tersebut melakukan pekerjaan untuk orang lain yang diberikan dalam waktu satu hari, satu minggu atau satu bulan.
2. Pendapatan dari usaha sendiri merupakan nilai total dari hasil produksi yang dikurangi dengan biaya-biaya yang dibayar dan usaha ini merupakan usaha milik sendiri atau keluarga sendiri, nilai sewa kapital milik sendiri dan semua biaya ini biasanya tidak diperhitungkan.
3. Pendapatan dari usaha lain, yaitu pendapatan yang diperoleh tanpa mencurahkan tenaga kerja dan ini merupakan pendapatan sampingan, antara lain pendapatan dari hasil menyewakan aset yang dimiliki, bunga dari uang, sumbangan dari pihak lain, pendapatan pensiun, dan lain-lain.

### **Pendapatan Bersih**

Menurut kasmir (2012) Laba bersih merupakan besar harta yang masuk (pendapatan dan keuntungan) melebihi harta yang keluar (beban dan kerugian) suatu perusahaan. Laba bersih adalah selisih antara total pendapatan dikurangkan dengan total biaya, dengan kata lain ,laba bersih merupakan selisih laba operasi dikurangkan dengan biaya bunga dan pajak penghasilan (Anwar dan Mangilep, 2019).

Pendapatan atau keuntungan adalah selisih antara penerimaan dan semua biaya. Untuk menghitung pendapatan bersih usaha diperlukan dua keterangan pokok yaitu keadaan pengeluaran

selama usaha dijalankan dalam waktu yang ditetapkan dan keseluruhan penerimaan (Mangilep dkk., 2019). Pendapatan bersih merupakan sumber penghasilan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung (Anwar dan Mangilep, 2019). Pendapatan sangat berpengaruh bagi kelangsungan suatu usaha, semakin besar pendapatan yang diperoleh maka semakin besar kemampuan suatu usaha untuk membiayai segala pengeluaran dan kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan (Normansyah, 2014).

Pendapatan bersih adalah pendapatan 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 dikurangi pengeluaran. Besarnya pendapatan seseorang bergantung pada jenis pekerjaannya. (Sadono, 2006)

Salah satu dari beberapa konsep revenue yang digunakan dalam penelitian ini adalah total revenue (TR). Menurut Boediono (2000) total revenue adalah penerimaan total produsen dari hasil penjualan outputnya. Total revenue didapatkan dari jumlah output yang terjual dikali harga barang yang terjual. Teori pendapatan bersih sangat penting bagi individu yang ingin mengelola keuangan dengan baik dan memastikan bahwa mereka memiliki pendapatan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup dan membuat perencanaan masa depan yang baik (Anwar dkk., 2022).

Total Cost merupakan keseluruhan jumlah biaya operasional yang dikeluarkan. Jadi untuk menerima hasil pendapatan/keuntungan maka total penerimaan dikurangi dengan total biaya yang dikeluarkan maka akan muncul hasil total pendapatan/keuntungan.

Teori total revenue dalam pendapatan transportasi daring menyatakan bahwa total pendapatan dalam bisnis transportasi daring adalah jumlah uang yang diterima dari pelanggan melalui penggunaan aplikasi transportasi daring. Total pendapatan dalam bisnis transportasi daring terdiri dari harga yang dikenakan kepada pelanggan untuk layanan ojek dan biaya tambahan seperti biaya bahan bakar dan biaya pengiriman barang.

### **Transportasi**

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) 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.

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang-barang .

Selain itu, Tamin (1997) mengungkapkan bahwa , 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. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan 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 sistem 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. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi.

Menurut Tamin (1997) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut.

### **Transportasi Daring**

Transportasi daring adalah transportasi berbasis aplikasi yang terhubung dengan internet atau transportasi yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui smartphone yang merupakan

penggabungan dari segi jasa transportasi dan teknologi komunikasi (Damayanti, 2017).

Perkembangan teknologi internet yang cukup pesat memberikan perubahan social masyarakat. Banyak bisnis yang bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi tersebut, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa berbasis aplikasi. Beberapa perusahaan pelayanan jasa transportasi online seperti Uber, Lyft, Cabify, Ola dan Didi Chuxing sudah berkembang dan beroperasi di berbagai kota seluruh dunia. Transportasi online dimulai oleh aplikasi Uber di Amerika Serikat pada tahun 2010 dan kini telah melayani lebih dari 10 milyar perjalanan. Di China, aplikasi Didi Chuxing diluncurkan pada tahun 2012 dan saat ini sudah memiliki sekitar 450 juta pengguna, 21 juta pengemudi serta telah melakukan lebih dari 30 juta perjalanan per hari pada 400 kota di China (Tirachini, 2019).

Dengan adanya transportasi daring 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 dalam bisnis transportasi daring (Hangganararas, 2017).

Anwar (2017) menjelaskan bahwa Transportasi daring merupakan bagian dari kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari. Transportasi daring menjadi alternatif yang banyak di gemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, trnasparansi, keterpercayaan, keamanan, promo, dan lahan kerja baru/sampingan.

### **Teori Tarif**

Definisi Tarif menurut Armstrong dan Kotler (2009) adalah sejumlah uang yang dibayarkan atas barang dan jasa atau jumlah nilai yang konsumen tukarkan dalam rangka mendapatkan manfaat dari memiliki atau menggunakan barang dan jasa.

Lovelock (2012) berpendapat bahwa tarif merupakan mekanisme financial di mana pendapatan dihasilkan untuk mengimbangi biaya yang dikeluarkan untuk menyediakan layanan serta menciptakan surplus untuk laba.

Tarif adalah secara sederhana istilah harga dapat diartikan sebagai jumlah uang (satuan

moneter) atau aspek lain (non moneter) yang mengandung utilitas atau kegunaan tertentu diperlukan untuk mendapatkan suatu jasa. Utilitas merupakan atribut atau faktor yang berpotensi memuaskan kebutuhan dan keinginan tertentu. (Tjiptono, 2006).

Menurut Armstrong dan Kotler (2008) mengatakan Tarif sebagai sejumlah uang yang ditagih atas suatu produk atau jasa, atau jumlah dari nilai yang ditukarkan para pelanggan untuk memperoleh manfaat dari memiliki atau menggunakan suatu produk atau jasa.

Keputusan penetapan harga menurut merupakan pemilihan yang dilakukan perusahaan terhadap tingkat tarif umum yang berlaku untuk jasa tertentu yang bersifat relatif terhadap tingkat tarif para pesaing, serta memiliki peran strategis yang krusial dalam menunjang implementasi strategi pemasaran. (Tjiptono, 2006).

Mengacu Kertajaya (2006) indikator dari tarif dapat dinyatakan dalam penilaian konsumen terhadap besarnya pengorbanan financial yang diberikan dalam kaitannya dengan spesifikasi yang berupa kualitas produk. Selain itu penilaian tarif dapat dilihat dari kesesuaian antara suatu pengorbanan dari konsumen terhadap nilai yang diterimanya setelah melakukan pembelian, dan dari situlah konsumen akan mempresepsikan dari produk jasa tersebut yang positif adalah hasil dari jasa puas akan suatu pembelian yang dilakukannya, sedangkan persepsi yang negative merupakan suatu bentuk dari ketidakpuasan konsumen atas produk atau jasa yang dibelinya. Dengan demikian, penilaian tarif dapat mempengaruhi keputusan pembelian konsumen (Sabbar dkk., 2023).

Tarif transportasi online diatur dalam peraturan menteri perhubungan no 12 tahun 2019 yang memuat tentang perlindungan keselamatan penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Dan Keputusan Menteri Perhubungan no 384 tahun 2019 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi adapun indikatornya yakni : Tarif Batas Bawah (TBB), Tarif Batas Atas(TBA), dan Jarak Minimum sebesar 5 kilometer.

### **Teori Biaya Operasional**

Pengertian biaya menurut Mulyadi (2009) adalah Biaya pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu. Terdapat empat unsur pokok dalam pengertian diatas, yaitu :

1. Biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi.
2. Diukur dalam satuan uang.

3. Yang telah terjadi atau yang secara potensial akan terjadi.
4. Pengorbanan tersebut untuk tujuan tertentu

Pengertian biaya operasional yang dikemukakan oleh Rudianto (2006) adalah biaya yang berkaitan dengan operasi perusahaan di luar biaya produksi.

Sedangkan menurut Jusuf (2008) adalah Biaya operasional atau biaya operasi adalah biaya-biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk perusahaan tetapi berkaitan dengan aktivitas operasional perusahaan sehari-hari.

Biaya operasi kendaraan di definisikan sebagai biaya dari semua faktor faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Berdasarkan pertimbangan ekonomi, diperlukan kesesuaian antara besarnya tarif penerimaan (Rahman, 2012).

Dalam hal ini pengemudi transportasi daring mendapatkan keuntungan yang wajar dan dapat menjamin kelangsungan serta perkembangan usaha jasa ojek online yang dikelolanya/dijalankan.

Dalam hal ini biaya operasional yang dimaksud untuk menunjang keberlangsungan pengoperasian transportasi daring meliputi Biaya BBM, Biaya Pemeliharaan, biaya lainnya. Biaya lainnya meliputi biaya makan, biaya minum, biaya rokok bagi pengemudi transportasi daring yang menjadi perokok aktif.

## **METODOLOGI KAJIAN**

Metode pendekatan yang akan digunakan dalam penelitian ini ialah pendekatan metode Kuantitatif. Penelitian Metode Kuantitatif merupakan penelitian yang menerapkan metode menganalisa menggunakan statistik yakni data dan angka.

Penelitian ini bertujuan untuk membuktikan dampak kenaikan harga BBM terhadap pendapatan bersih transportasi online. Adapun untuk membuktikan hal ini, data yang telah dikumpulkan oleh peneliti akan dianalisis kemudian dapat ditarik kesimpulan terkait hubungan antar variabel tersebut. Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar yang dilaksanakan selama satu bulan yang akan dilaksanakan di bulan Mei 2023.

Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer. Data primer dalam penelitian ini diperoleh secara langsung dari obyek penelitian yang diamati, metode yang digunakan melalui kuisioner, wawancara dan observasi terhadap pengemudi transportasi daring kota Makassar yang berisikan suatu rangkaian pertanyaan mengenai dampak kenaikan harga BBM terhadap pendapatan bersih transportasi daring di Kota Makassar.

Dalam penelitian ini, pengambilan sampel sebagai responden dilakukan dengan Teknik pengambilan sampel acak sederhana. Teknik pengambilan sampel acak sederhana adalah teknik pengambilan sampel yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan karakteristik atau kriteria tertentu dari populasi. Dalam teknik ini, setiap anggota populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel. Teknik ini sering digunakan dalam penelitian karena sederhana, mudah dilakukan, dan hasilnya dapat dianggap mewakili populasi secara keseluruhan.

Adapun teknik Analisis data yang dilakukan yaitu melalui Analisis statistik deskriptif yang digunakan adalah:

- a) Mean, yaitu nilai rata-rata dari data yang diamati.
- b) Maksimum, yaitu nilai tertinggi dari data yang diamati.
- c) Minimum, yaitu nilai terendah dari data yang diamati.

## HASIL KAJIAN DAN DISKUSI

### Hasil Analisis Penelitian

Dalam analisis ini yang digunakan dalam analisis ini menggunakan analisis statistik deskriptif perbandingan antara nilai minimal, nilai maksimal, dan rata-rata. Variabel yang digunakan antara lain pendapatan kotor harian, Jumlah Orderan, Pengeluaran BBM harian, biaya pemeliharaan harian, biaya lainnya harian, dan pendapatan bersih harian.

Dari data tersebut dilakukan pengujian statistik deskriptif, maka perolehan hasil yang sesuai dengan Tabel 4.1 sebagai berikut ini :

Tabel 4. 1 Analisis Statistik Deskriptif Responden Pengemudi Motor Transportasi Daring

Sebelum Kenaikan BBM			Setelah Kenaikan BBM			Perubahan
Pendapatan Kotor Harian	Minimum	Rp200.000	Pendapatan Kotor Harian	Minimum	Rp130.000	-35%
	Maximum	Rp360.000		Maximum	Rp315.000	-13%
	Mean	Rp297.000		Mean	Rp211.400	-29%
Jumlah Orderan	Minimum	14	Jumlah Orderan	Minimum	10	-29%
	Maximum	35		Maximum	30	-14%
	Mean	23		Mean	17	-25%
Pengeluaran BBM Harian	Minimum	Rp20.000	Pengeluaran BBM Harian	Minimum	Rp25.000	25%
	Maximum	Rp70.000		Maximum	Rp120.000	71%
	Mean	Rp30.600		Mean	Rp42.880	40%
Pengeluaran Biaya Pemeliharaan Harian	Minimum	Rp1.500	Pengeluaran Biaya Pemeliharaan	Minimum	Rp1.667	11%
	Maximum	Rp6.667		Maximum	Rp6.667	0%
	Mean	Rp2.584		Mean	Rp2.673	3%
Pengeluaran Biaya Lainnya Harian	Minimum	Rp15.000	Pengeluaran Biaya Lainnya	Minimum	Rp15.000	0%
	Maximum	Rp53.000		Maximum	Rp60.000	13%
	Mean	Rp31.320		Mean	Rp33.520	7%
Pendapatan Bersih Harian	Minimum	Rp163.500	Pendapatan Bersih Harian	Minimum	Rp88.333	-46%
	Maximum	Rp230.333		Maximum	Rp128.333	-44%
	Mean	Rp232.496		Mean	Rp132.327	-43%

*Sumber : Data Primer Penelitian 2023, Olah Data Microsoft Excel 2023*

Dengan hasil analisis statistik deskriptif menunjukkan bahwa Tabel 4.6 diatas menunjukkan bahwa setiap variabel pendapatan baik pendapatan kotor maupun pendapatan bersih menunjukkan perubahan persentase dengan hasil yang negatif sebelum dan sesudah kenaikan harga BBM. Sebaliknya pengeluaran BBM, pengeluaran biaya pemeliharaan, dan pengeluaran biaya lainnya menunjukkan hasil positif yang berarti adanya penambahan pengeluaran yang diperoleh setelah adanya kenaikan harga BBM yang terjadi.

Hasil yang sama juga ditunjukkan oleh pengemudi mobil transportasi daring. Dengan membandingkan analisis statistik deskriptif sebelum kenaikan harga BBM dan sesudah kenaikan harga BBM

**Tabel 4. 2 Analisis Statistik Deskriptif Responden Pengemudi Mobil Transportasi Daring**

Sebelum Kenaikan BBM			Setelah Kenaikan BBM			Perubahan
Pendapatan Kotor Harian	Minimum	Rp400.000	Pendapatan Kotor Harian	Minimum	Rp325.000	-19%
	Maximum	Rp500.000		Maximum	Rp400.000	-20%
	Mean	Rp455.000		Mean	Rp371.800	-18%
Jumlah Orderan	Minimum	13	Jumlah Orderan	Minimum	10	-23%
	Maximum	20		Maximum	17	-15%
	Mean	16		Mean	14	-15%
Pengeluaran BBM Harian	Minimum	Rp75.000	Pengeluaran BBM Harian	Minimum	Rp100.000	33%
	Maximum	Rp100.000		Maximum	Rp150.000	50%
	Mean	Rp97.000		Mean	Rp144.000	48%
Pengeluaran Biaya Pemeliharaan Harian	Minimum	Rp8.333	Pengeluaran Biaya Pemeliharaan	Minimum	Rp8.333	0%
	Maximum	Rp10.769		Maximum	Rp11.538	7%
	Mean	Rp9.525		Mean	Rp9.711	2%
Pengeluaran Biaya Lainnya Harian	Minimum	Rp15.000	Pengeluaran Biaya Lainnya	Minimum	Rp15.000	0%
	Maximum	Rp53.000		Maximum	Rp55.000	4%
	Mean	Rp31.720		Mean	Rp34.800	9%
Pendapatan Bersih Harian	Minimum	Rp301.867	Pendapatan Bersih Harian	Minimum	Rp201.867	-33%
	Maximum	Rp336.231		Maximum	Rp183.462	-45%
	Mean	Rp316.755		Mean	Rp183.489	-42%

*Sumber : Data Primer Penelitian 2023, Olah Data Microsoft Excel 2023*

Realitas dari kedua hasil analisis statistik deskriptif menunjukkan bahwa kenaikan harga BBM sangat mempengaruhi pendapatan kotor dan pendapatan bersih pengemudi transportasi daring dengan menunjukkan hasil negatif. Sebaliknya pengeluaran yang dikeluarkan oleh pengemudi transportasi daring untuk mengoperasikan kendaraannya sebagai alat menjalankan pekerjaan tersebut menunjukkan hasil yang positif yang berarti pengemudi transportasi daring mengeluarkan biaya yang lebih untuk mengoperasikan kendaraannya dibandingkan sebelum kenaikan harga BBM.

## **Pembahasan Hasil Analisis**

### **Pengeluaran**

Kenaikan harga BBM dapat menyebabkan peningkatan Pengeluaran operasional bagi para pengemudi ojek online. Biaya yang lebih tinggi untuk mengisi bahan bakar dapat mengurangi pendapatan bersih yang diperoleh oleh para pengemudi. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif ada tiga komponen pengeluaran utama pengemudi transportasi daring yakni pengeluaran biaya BBM, pengeluaran biaya pemeliharaan yang meliputi perawatan mesin seperti pergantian oli dalam jangka waktu tertentu, dan pengeluaran lainnya yang meliputi biaya makan sehari-hari, biaya kouta internet dan biaya pembelian rokok bagi pengemudi yang merokok.

Dari tiga komponen pengeluaran tersebut pengeluaran BBM harian, Pengeluaran biaya pemeliharaan diperoleh dari pengeluaran biaya perawatan dalam sebulan dibagi dengan jumlah hari kerja dalam sebulan, dan pengeluaran biaya lainnya yakni biaya yang meliputi biaya makan dalam sehari, biaya pembelian rokok bagi perokok, dan biaya kouta internet yang dilakukan pembelian kouta dalam sehari.

Dalam tiga komponen pengeluaran semuanya menunjukkan peningkatan pengeluaran sebelum dan sesudah kenaikan BBM. komponen pengeluaran yang mengalami dampak paling besar adalah pengeluaran biaya BBM sehari-hari yang menunjang pengoperasian kendaraan pengemudi transportasi online.

Selain biaya pengeluaran BBM terdapat juga biaya pengeluaran untuk Pemeliharaan kendaraan yang mencakup biaya pergantian oli, biaya pergantian kampas rem, biaya pemeliharaan Ban, dan biaya perbaikan mesin. Tetapi komponen yang paling sering dikeluarkan setiap bulannya adalah biaya pergantian oli kendaraan.

Biaya pengeluaran lainnya yang meliputi biaya makan, biaya rokok bagi pengemudi transportasi daring yang merokok dan biaya internet juga mengalami kenaikan setelah kenaikan harga BBM. Pengeluaran biaya lainnya mengalami kenaikan tetapi tidak terlalu signifikan ini dikarenakan naiknya kebutuhan pengemudi transportasi daring akan kebutuhan rokok bagi pengemudi yang menjadi perokok aktif. Di samping itu naiknya biaya makan sehari-hari pengemudi transportasi.

Dari ketiga komponen pengeluaran dijelaskan bahwa semua komponen pengeluaran mengalami kenaikan terkhusus kepada pengeluaran biaya pembelian BBM untuk menjalankan usahanya menjadi pengemudi transportasi daring dikota makassar.

## **Tarif dan Permintaan**

Keadaan tarif jasa transportasi daring menunjukkan perubahan yang diatur di Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi yang ditandatangani pada 7 September 2022. Dimana jarak minimal untuk pemesanan jasa aplikasi sejauh 5 kilometer, berikut gambar perbedaan harga dari ketiga penyedia sistem atau aplikasi

Kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) dapat berdampak pada tarif pengemudi transportasi daring. Ketika harga BBM naik, biaya operasional pengemudi juga meningkat karena mereka harus menghabiskan lebih banyak uang untuk membeli bahan bakar.

Penyedia sistem transportasi online telah menyesuaikan tarif mereka sebagai respons terhadap kenaikan harga BBM. Mereka mungkin menerapkan penyesuaian tarif yang lebih tinggi untuk memperhitungkan biaya tambahan yang ditanggung oleh pengemudi. Akan tetapi kenaikan tarif ini sangat mempengaruhi jumlah permintaan jasa transportasi daring

Jumlah orderan yang diterima pengemudi transportasi daring memang mengalami penurunan yang signifikan dikarenakan naiknya tarif transportasi daring ditambah peraturan terbaru dari kementerian perhubungan dimana minimal kilometer dalam satu kali orderan meningkat dari 4 kilometer menjadi 5 kilometer.

Kenaikan harga BBM dapat mendorong pengguna jasa transportasi daring untuk mencari alternatif yang lebih hemat biaya, seperti menggunakan transportasi umum, berbagi perjalanan dengan teman, atau memilih untuk berjalan kaki atau menggunakan sepeda. Beberapa orang juga mungkin akan membatasi penggunaan transportasi daring hanya untuk keperluan yang benar-benar penting, sementara untuk perjalanan yang lebih jauh atau tidak mendesak, mereka mungkin akan memilih opsi yang lebih hemat biaya.

## **Persaingan**

Persaingan antar ketiga penyedia sistem transportasi daring Membuat Harga yang kompetitif, Persaingan antara penyedia sistem transportasi daring mendorong mereka untuk menawarkan tarif yang kompetitif kepada pengguna. Kenaikan harga BBM dapat mempengaruhi kemampuan penyedia sistem untuk menetapkan tarif yang rendah, karena biaya operasional pengemudi meningkat. Namun, penyedia sistem juga harus mempertimbangkan permintaan pengguna dan upaya untuk mempertahankan pangsa pasar. Oleh karena itu, penyedia sistem mungkin akan

mencoba menyeimbangkan kebutuhan pengemudi dengan harga yang terjangkau bagi pengguna.

Promosi dan diskon dalam persaingan penyedia sistem transportasi daring Untuk menarik pengguna dan mempertahankan pangsa pasar, penyedia sistem transportasi daring dapat menggunakan promosi dan diskon yang menarik. Kenaikan harga BBM dapat menjadi faktor yang mendorong penyedia sistem untuk menawarkan diskon atau penawaran khusus kepada pengguna dalam rangka mempertahankan atau meningkatkan permintaan mereka. Ini dapat mencakup diskon tarif, kode promo, penawaran gratis, atau program loyalitas.

Persaingan yang sehat dan kompetitif antara penyedia sistem transportasi daring dapat memberikan manfaat bagi pengguna, seperti tarif yang lebih terjangkau, layanan yang lebih baik, dan inovasi yang memenuhi kebutuhan pengguna. Namun, dampak persaingan juga dapat berbeda di setiap pasar dan memerlukan regulasi yang tepat untuk memastikan adanya persaingan yang sehat dan perlindungan bagi pengemudi dan pengguna jasa transportasi daring.

Akibat dari persaingan ini dapat mengurangi jumlah pendapatan bersih pengemudi transportasi daring akibat tambah banyaknya persaingan yang ada dalam menawarkan jasa penggunaan transportasi daring. Sehingga membuat pelanggan dari penyedia sistem aplikasi lama kebanyakan akan berpindah dengan menggunakan jasa dari penyedia sistem aplikasi baru.

### **Potongan dan Bonus**

Potongan dalam konteks ini adalah potongan atas jasa layanan penyedia sistem kepada pengemudi transportasi daring atau lebih dikenal dengan pembagian komisi. Dimana penyedia sistem seperti Grab dan Gojek menerapkan pembagian komisi sebesar 80 persen untuk pengemudi dan 20 persen untuk penyedia sistem.

Akibat kenaikan harga BBM ini, penyedia sistem seperti Gojek yang dahulu menerapkan pembagian komisi sebesar 90 persen pengemudi dan 10 persen penyedia sistem kini menaikkan potongan komisi yang dibebankan kepada pengemudi transportasi daring.

Pemotongan ini berdampak langsung kepada pendapatan yang diterima pengemudi transportasi daring sehingga tidak sedikit pengemudi transportasi daring berpindah kepada penyedia sistem lainnya.

Selain penyedia sistem Grab terdapat pula Penyedia sistem maxim merupakan penyedia sistem yang memberikan potongan yang rendah kepada pengemudi transportasi daring terkhusus kepada pengemudi mobil. Dimana terdapat perbedaan potongan komisi antar pengemudi yakni sebesar 5 persen dan sebesar 15 persen.

Potongan 5 persen merupakan potongan khusus kepada pengemudi mobil transportasi daring yang ingin kendaraan pribadinya untuk dilakukan penempelan logo penyedia sistem stiker secara penuh satu mobil. Ini merupakan salah satu strategi marketing dari penyedia sistem maxim yang menguntungkan pengemudi mobil

Potongan 15 persen diberikan kepada pengemudi mobil terkhusus kepada pengemudi mobil yang hanya ingin kendaraan pribadinya dilakukan penempelan stiker hanya di kaca belakang.

Pemberian bonus yang dikurangi dan ditiadakan akibat kenaikan harga BBM dan diperparah pandemi covid 19 akan memberikan beban kepada pengemudi transportasi daring. Akibatnya pendapatan bersih yang diterima pengemudi transportasi daring akan mengalami penurunan dari sebelumnya dan akan membebankan kehidupan sehari-hari pengemudi transportasi daring.

## **PENUTUP**

Berdasarkan analisis yang dilakukan, diperoleh beberapa kesimpulan penting:

1. Kenaikan harga BBM berdampak terhadap pendapatan pengemudi transportasi daring di Kota Makassar. Kenaikan biaya operasional akibat harga BBM yang lebih tinggi membuat pengemudi mengalami penurunan pendapatan bersih. Pengeluaran tambahan untuk membeli bahan bakar yang lebih mahal mengurangi keuntungan yang diperoleh oleh pengemudi dari setiap perjalanan.
2. Penyesuaian tarif oleh penyedia sistem transportasi daring belum mampu sepenuhnya mengkompensasi kenaikan biaya operasional pengemudi akibat kenaikan harga BBM. Meskipun beberapa penyedia sistem mungkin telah menaikkan tarif sebagai respons terhadap kenaikan harga BBM, tetapi hal ini belum cukup untuk mengimbangi penurunan pendapatan yang dialami oleh pengemudi. Penyedia sistem-penyedia sistem mungkin juga menghadapi tekanan persaingan dan pertimbangan lain dalam menentukan kebijakan tarif.
3. Kenaikan harga BBM telah berdampak langsung pada pendapatan pengemudi transportasi daring di Kota Makassar. Penyedia sistem seperti Gojek telah meningkatkan potongan komisi yang dibebankan kepada pengemudi, yang mengakibatkan penurunan pendapatan bersih mereka. Hal ini telah mendorong beberapa pengemudi untuk beralih ke penyedia sistem lain yang menawarkan potongan komisi yang lebih rendah.
4. Secara keseluruhan, kenaikan harga BBM telah berdampak pada penurunan pendapatan bersih pengemudi transportasi daring di Kota Makassar. Meskipun beberapa penyedia sistem berusaha

memberikan potongan dan insentif untuk membantu pengemudi mengatasi dampak tersebut, namun masih ada pengemudi yang mengalami penurunan pendapatan bersih. Ini dapat memberikan beban keuangan yang lebih besar pada kehidupan sehari-hari pengemudi transportasi daring.

Sementara itu Kajian ini merekomendasikan hal-hal berikut :

1. Penyedia sistem transportasi daring perlu mempertimbangkan kembali kebijakan pembagian komisi mereka. Kenaikan harga BBM telah memberikan tekanan finansial pada pengemudi, oleh karena itu, penyedia sistem dapat mempertimbangkan untuk meninjau ulang potongan komisi yang dibebankan kepada pengemudi. Mungkin ada ruang untuk mengurangi potongan komisi atau meningkatkan pendapatan bersih yang diterima oleh pengemudi.
2. Penyedia sistem perlu memperluas insentif dan potongan lainnya. Selain potongan komisi, penyedia sistem dapat mempertimbangkan peningkatan insentif dan potongan biaya lainnya untuk membantu pengemudi mengatasi dampak kenaikan harga BBM. Misalnya, program insentif tambahan seperti bonus berdasarkan performa atau penghargaan untuk pengemudi dengan penilaian tinggi dapat memberikan dorongan tambahan bagi pengemudi.
3. Pengemudi transportasi daring perlu mengelola pengeluaran dengan bijak. Kenaikan harga BBM dapat berdampak langsung pada pengeluaran pengemudi transportasi daring. Oleh karena itu, penting bagi pengemudi untuk mengelola pengeluaran mereka dengan bijak. Buatlah anggaran yang realistis dan prioritaskan pengeluaran yang penting. Selain itu, pertimbangkan penggunaan bahan bakar yang efisien dengan mengoptimalkan rute perjalanan dan melakukan pemeliharaan kendaraan secara teratur.
4. Studi ini memberikan pemahaman yang lebih baik tentang dampak kenaikan harga BBM terhadap pendapatan pengemudi transportasi daring di Kota Makassar. Namun, perlu diperhatikan bahwa penelitian ini terbatas pada konteks dan kondisi Kota Makassar dan mungkin tidak dapat secara langsung diterapkan ke daerah lain. Oleh karena itu, disarankan untuk melakukan penelitian lanjutan dengan cakupan yang lebih luas untuk mendapatkan pemahaman yang lebih komprehensif tentang dampak kenaikan harga BBM terhadap pendapatan pengemudi transportasi daring di tingkat nasional atau regional.

## REFERENSI

- [1] Akhmad, A., Romadhoni, B., Karim, K., Tajibu, M. J., & Syukur, M. (2019). The Impact of Fuel Oil Price Fluctuations on Indonesia's Macro Economic Condition. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 9(2), 277–282. Retrieved from <https://www.econjournals.com/index.php/ijeeep/article/view/7470>
- [2] Anwar, A. A. (2017). Online Vs Konvensional: Keunggulan dan konflik antar moda transportasi di Kota Makassar. *ETNOSIA: Jurnal Etnografi Indonesia*, 2(2), 220-246.
- [3] Anwar, A. I., & Mangilep, M. A. A. (2019, August). The Effects of Economic Growth, Micro Finance Institution, and Micro and Small Enterprises to Income Inequality in South Sulawesi. In *3rd International Conference on Accounting, Management and Economics 2018 (ICAME 2018)* (pp. 543-546). Atlantis Press.
- [4] Anwar, A. I., Firianti, R., & Mangilep, M. A. A. (2022). Analysis of Financial Inclusion and Its Impact on Poverty in South Sulawesi Province, Indonesia.
- [5] Anwar, A. I., Nurlita, A., & Fil'ardy, Y. A. K. (2020, March). Impact of credit on agriculture and industrial processing. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 473, No. 1, p. 012005). IOP Publishing.
- [6] Armstrong, G. dan Kotler, P 2008. Prinsip-prinsip Pemasaran, Jilid 1, Erlangga, Jakarta
- [7] Armstrong, G. dan Kotler, P. 2009. Marketing an Introduction Ninth Edition. New Jersey: Pearson Education International.
- [8] Boediono. 2000. Ekonomi Mikro. BPFE-Yogyakarta. Yogyakarta
- [9] Boediono. 2000. Ekonomi Mikro. BPFE-Yogyakarta. Yogyakarta
- [10] Damayanti, S. A. S. (2017). Transportasi Berbasis Aplikasi Online: Go-Jek Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Kota Surabaya. Universitas Airlangga
- [11] Hangganararas, S. 2017. Analisis Kelayakan Layanan GO-JEK Sebagai Moda Transportasi di Yogyakarta . UAJY.
- [12] Hendrastomo, G., Januarti, N. E., Pinasti, V. I. S., Aulia, M., Firman, A. T., & Hidayat, T. T. 2016. Dilema Sosial Transportasi daring (GOJEK). Laporan Penelitian. Universitas Negeri Yogyakarta.
- [13] Jaya, A. H.M. 2011. "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima di Sekitar Pantai Losari Kota Makasar". FEB UNHAS.
- [14] Jusuf, J. 2008. Analisis Kredit. Yogyakarta: Penerbit ANDI

- [15] Kasmir. 2012. Analisis Laporan Keuangan. PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- [16] Kertajaya, Hermawan. 2006. Marketing Klasik Indonesia. Bandung: Mizan.
- [17] Kurnianti, A. W. 2017. Komunikasi Pemasaran Transportasi Daring NGuberJEK. *Jurnal Komunikasi Dan Kajian Media*, 1(1), 69-84.
- [18] Lovelock, Christopher, dkk. 2012. Pemasaran Jasa. Jilid I Edisi Ketujuh. Terjemahan oleh Dian Wulandari & Devri Barnadi Putera. 2010. Jakarta: Erlangga.
- [19] Mangilep, M. A. A., Anwar, A. I., & Mangilep, A. U. A. (2019, August). The Economic Development of Bau-Bau City and the Strengths of its Hinterland. In *3rd International Conference on Accounting, Management and Economics 2018 (ICAME 2018)* (pp. 616-623). Atlantis Press.
- [20] Mulyadi. 2009. Akuntansi Biaya. Yogyakarta : STIE YPKPN.
- [21] Nasution, 1996, Manajemen Transportasi, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- [22] Normansyah, D., Rochaeni, S., & Humaerah, A. D. 2014. “Analisis pendapatan usahatani sayuran di kelompok tani jaya, desa Ciaruteun Ilir, kecamatan Cibungbulang, kabupaten Bogor”. *Agribusiness Journal*, 8(1), 29-44.
- [23] Pribadiono, A. 2016. Transportasi Daring vs Transportasi Tradisional Non-Daring Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara Daring. *Lex Journalica*, 13(2), 146691
- [24] PRILMAYANTI, S., HASANUDDIN, B., & DWIANA SARI S, N. (2022). Personal Economic Indicator and Its Distribution on Household Consumption Level. *Journal of Distribution Science*, 20(4), 1-7.
- [25] Rahman, R. 2012. Analisa biaya operasi kendaraan (bok) angkutan umum antar kota dalam propinsi rute palu-poso. *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi*, 2(1).
- [26] Razak, A. R., Fernandes, A. A. R., & Saifullah, N. I. (2023). Moderation of village funds and mediation of agricultural sector growth on poverty in rural areas. *International Journal of Economics and Business Research*, 26(4), 463-483.
- [27] Reviane, I. T. A., Paddu, A. H., & Sari Saudi, N. D. (2024). Assessing the implications of imported electricity equipment in Indonesia: A comprehensive ECM approach for short-term and long-term analysis. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 8(8), 5926.
- [28] Rudianto. 2006. Akuntansi Manajemen. Jakarta:Grasindo

- [29] Rumpa, S., Yunus, R., Mangilep, M. A. A., & Wahida, W. N. (2023). Community Preferences on the Development of Waste Bank in Makassar City. *Hasanuddin Review on Sustainable Development*, 1(1).
- [30] Sabbar, S. D., Musa, H. A., Kadir, A. R., Nohong, M., Manan, A., Munizu, M., & Anwar, A. I. (2023). The role of green marketing and promotion of green energy bonds to reduce carbon emissions in Indonesia. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 13(5), 73-82.
- [31] Sadono, Sukirno. 2006. *Ekonomi Pembangunan: Proses, Masalah, dan Dasar Kebijakan*. Jakarta: Prenada Media Group.
- [32] Samuelson, Paul A dan Nordhaus, William D. 2001. *Ilmi Makro Ekonomi*. Jakarta PT. Media Edukasi.
- [33] Soesilo, Nining I. (1999). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- [34] Suryadi, S. 2015. "Dampak Kenaikan Harga BBM dan Elastisitas Konsumsi BBM Sektor Angkutan Studi Perbandingan pada Beberapa Sektor Ekonomi". *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(2), 95-102.
- [35] Tamin, O.Z. (1997). "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi", Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- [36] Tamin, O.Z. (1997). "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi", Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- [37] Tirachini, A., & Gomez-Lobo, A. (2019). Ride-hailing in Santiago de Chile: Users' characterisation and effects on. *Transport Policy* 82, 46-57.
- [38] Tjiptono, F. G. Chandra. 2006. *Manajemen Pelayanan Jasa*, Yogyakarta: Andi Offset.
- [39] Tjiptono, F. G. Chandra. 2006. *Manajemen Pelayanan Jasa*, Yogyakarta: Andi Offset.
- [40] Tuan, Vu Anh, Iderlina B. Mateo-Babino. 2013. "Motorcycle Taxi Service in Vietnam – It's Socioeconomic Impacts and Policy Considerations." *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* 10:13-28.

- [41] Wardihan, F., Wagola, D., & Mangilep, M. A. A. (2021). Businesswomen and the Income Generating Activity in Buton Regency of Indonesia. *PSYCHOLOGY AND EDUCATION*, 58(1), 60-66.