

Analisis Pengaruh Ojek Online di Wilayah Perkotaan terhadap Moda Transportasi Umum di Kota Makassar

Rumaedah ^{1*}, St Maryam H ², Mukhtar Thahir Syarkawi ³

1*) Magister Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar,
edarumaedah19@gmail.com

2) Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar

3) Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar

Abstract

The existence of online transportation is very helpful in supporting community activities. The services provided are also not limited to just delivering passengers but can also be used for goods delivery services, food delivery, or even shopping. The ordering process is also quite easy. But on the other hand, the existence of online transportation will also directly reduce the number of passengers and users of public transportation. The purpose of this study is to determine the impact of the existence of online transportation on other public in urban areas and to find out the comparison in terms of tariffs between online transportation and public transportation. The analytical method used is descriptive statistical analysis of the results of the questionnaire as well as ATP and WTP analysis of the applicable tariff. The results of the study show that the presence of online transportation has a negative impact on the income of conventional public transport drivers by decreasing their income. The results of the analysis of the prevailing tariff at the time the research was carried out was Rp 9.000 (general) and Rp 5.000 (students), is in accordance with the value of ATP when using public transportation, while the rates that apply at the time the research is carried out are still above the WTP value.

Keywords: ATP and WTP Analysis, Makassar City, Online Transportation, Public Transportation Modes.

Abstrak

Keberadaan ojek online dirasa oleh masyarakat sangat membantu didalam menunjang aktivitas. pelayanan yang diberikan juga tidak terbatas hanya sekedar mengantar penumpang tetapi juga dapat dimanfaatkan untuk jasa pengiriman barang, pesan-antar makanan, atau berbelanja sekalipun. Proses pemesanan nya pun tergolong mudah. Namun disisi lain, dengan adanya ojek online ini juga akan secara langsung menurunkan jumlah penumpang dan pengguna angkutan umum. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak keberadaan ojek online terhadap umum lainnya di wilayah perkotaan dan untuk mengetahui perbandingan dari segi tarif antara ojek online dengan angkutan umum. Metode analisis yang digunakan adalah analisis statistik deskriptif terhadap hasil kuisioner serta analisis ATP dan WTP terhadap tariff yang berlaku. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kehadiran ojek online memberikan dampak negative terhadap pendapatan supir angkutan umum konvensional dengan menurunnya pendapatan. Hasil analisis terhadap tarif yang berlaku pada saat penelitian dilaksanakan sebesar Rp. 9.000 (umum) dan Rp. 5.000 (mahasiswa), sudah sesuai dengan nilai ATP saat menggunakan angkutan umum, sedangkan tarif yang berlaku pada saat penelitian dilaksanakan masih berada di atas nilai WTP.

Kata Kunci: Analisis ATP dan WTP, Kota Makassar, Moda Transportasi Umum, Ojek Online.

1. PENDAHULUAN

Perkembangan dibidang teknologi turut berperan serta dalam perkembangan transportasi. Saat ini masyarakat semakin sering memanfaatkan teknologi didalam kehidupan sehari-hari. Dengan adanya pengaruh tersebut membuat pola kegiatan transportasi masyarakat menjadi berubah. Masyarakat modern menggunakan gadget mereka untuk membantu

kegiatan perjalanan yang mereka lakukan. Misalnya dengan melakukan pemesanan online terhadap transportasi yang berbasis aplikasi. Peristiwa tersebut sudah menjadi hal yang lazim dilakukan utamanya di kota-kota besar.

Makassar merupakan salah satu kota madya di Sulawesi Selatan, dengan sistem pemerintahan dan juga kegiatan ekonominya tentu saja transportasi menjadi komponen penting untuk menunjang kegiatan masyarakatnya. Berbagai moda transportasi disediakan mulai dari Bus, Angkutan Kota, hingga ojek online. Diketahui bahwa jumlah penduduk Kota Makassar semakin hari semakin bertambah dengan demikian maka kemacetan di Makassar tidak dapat dihindarkan dikarenakan salah satu penyebab nya adalah keberadaan angkutan umum yang masih belum optimal didalam melayani pergerakan penumpang. Hal tersebut membuat para penumpang mulai melirik jasa transportasi ojek untuk memenuhi kebutuhan perjalanannya. Salah satunya adalah ojek online yang saat ini sudah marak penggunaanya di Kota Makassar.

Keberadaan ojek online dirasa oleh masyarakat sangat membantu didalam menunjang aktivitas. Pelayanan yang diberikan juga tidak terbatas hanya sekedar mengantarkan penumpang tetapi juga dapat dimanfaatkan untuk jasa pengiriman barang, pesan-antar makanan, atau berbelanja sekalipun. Proses pemesanan nya pun tergolong mudah. Hanya mengandalkan smartphone yang terkoneksi ke internet yang saat ini kebanyakan orang sudah memilikinya.

Disatu sisi seiring munculnya fenomena ojek online berdampak pada kecemburuan sosial dari angkutan umum konvensional. Di Kota Makassar sering kita melihat adanya konflik dari pengendara ojek online dan angkutan umum konvensional. Keberadaan ojek online dianggap menjadi kompetitor dari angkutan umum konvensional yang dapat menurunkan pendapatan mereka. Padahal bila mengacu pada ketentuan hukum yang ada keberadaan ojek online tersebut belum diatur didalam undang-undang sehingga sebenarnya merupakan angkutan yang illegal untuk digunakan. Menurut Undang- undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sepeda motor bukanlah merupakan angkutan umum karena yang dimaksud dengan angkutan umum ialah mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. (UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Dikutip dari laman resmi Direktorat Jendral Perhubungan Darat menjelaskan bahwa pada kondisi sekarang ini realitas di masyarakat menunjukkan adanya kesenjangan antara kebutuhan transportasi publik dan kemampuan menyediakan angkutan publik yang layak dan memadai. Kesenjangan tersebut yang selama ini diisi oleh layanan ojek khususnya ojek online. Untuk itu, penelitian ini dimaksudkan untuk dapat memberikan gambaran keterkaitan antara moda transportasi angkutan umum dan ojek tersebut. Selain dimaksudkan untuk mencari tahu hubungan keduanya, penelitian ini juga ingin mengetahui dampak yang terjadi dengan keberadaan ojek online di wilayah perkotaan terhadap angkutan umum konvensional. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak keberadaan ojek online terhadap umum lainnya di wilayah perkotaan dan untuk mengetahui perbandingan dari segi tarif antara ojek online dengan angkutan umum.

2. METODE

A. Gambaran Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian tugas akhir penulis adalah di Jalan Urip Sumohardjo daerah kawasan kampus Universitas Muslim Indonesia Lokasi penelitian didasarkan atas pertimbangan bahwa dilokasi ini terdapat banyak jumlah angkutan umum dan transportasi *online*. **(Gambar 1)**



Gambar 1 Lokasi Penelitian Jalan Urip Sumohardjo

B. Sumber Data

Penelitian yang dilakukan oleh penulis mengenai tugas akhir ini, baik penelitian lapangan maupun penelitian kepustakaan, dapat menghasilkan data yang digolongkan ke dalam dua jenis data, yaitu:

- Data primer, data yang diperoleh secara langsung dilapangan melalui observasi, wawancara dan menyebarkan data kuisisioner (Dapat dilihat pada halaman lampiran).
- Data sekunder, data yang diperoleh langsung dari PT. Go-Jek Kota Makassar dan diperoleh dalam bentuk dokumentasi yang tersusun secara baik mengenai tarif yang berlaku dan jenis-jenis suspend untuk driver ojek online.

C. Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang diperlukan maka dalam penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

- Dokumentasi, dilakukan untuk mencari data dilapangan yang merupakan tempat objek penelitian guna menunjang data yang diperoleh dari dampak ojek online di Kota Makassar khususnya kawasan Universitas Muslim Indonesia
- Studi kepustakaan yaitu, pengumpulan data atau informasi yang menyangkut masalah yang akan diteliti melalui penelaahan buku, jurnal, surat kabar, karya ilmiah dan bahan tulisan lainnya yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.
- Studi lapangan adalah proses pengumpulan data dan informasi yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, yang diperoleh melalui kegiatan menyebarkan kuisisioner, wawancara ke lokasi penelitian untuk mencari fakta- fakta yang berkaitan dengan masalah yang ada.

D. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel terbagi menjadi dua yaitu probability sampling dan nonprobability sampling. Untuk itu dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik nonprobability sampling. Agar penentuan sampel lebih spesifik lagi, dalam teknik nonprobability sampling digunakanlah teknik pengambilan sampling insidental. Sampling insidental adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Karena dalam penelitian ini, tidak memungkinkan bertemu dengan satu sampel yang sama untuk kedua kalinya.

Survei dilaksanakan pada Hari Sabtu tanggal 20 Agustus 2022 dan Minggu tanggal 21 Desember 2022. Di lapangan peneliti bertugas membagikan kuisioner kepada para pengguna jasa transportasi umum untuk mengetahui daya beli penumpang dan membagikan kuisioner kepada supir angkutan umum serta mencatat hasil wawancara yang dilakukan di lapangan untuk mengetahui besarnya biaya operasional. Serta mewawancarai driver ojek online yaitu Go-Jek untuk mendapatkan data yang dibutuhkan oleh peneliti

Dalam penelitian ini, yang menjadi instrumen utama adalah peneliti sendiri, lembar data kuisioner, kamera, buku catatan, pedoman wawancara.

E. Teknik Pengelolaan Data dan Analisis Data

Teknik pengolahan dan Analisis data digunakan untuk menganalisis data yang terkumpul nanti agar memperoleh kesimpulan yang valid maka akan digunakan teknik pengolahan dan analisis data dengan metode kualitatif. Adapun teknis dan interpretasi data yang akan digunakan yaitu:

- a. Reduksi data (seleksi data), yang prosesnya akan dilakukan sepanjang penelitian berlangsung dan penulisan laporan. Reduksi data merujuk pada proses pemilihan, pemfokusan, penyederhanaan, abstraksi, dan pentransformasian (data mentah) yang terjadi dalam catatan-catatan tertulis.
- b. Display data (sajian data), dengan berusaha menampilkan data yang akan dikumpulkannya.
- c. Kesimpulan/verifikasi, dalam hal ini peneliti melakukan penarikan kesimpulan.

3. PEMBAHASAN

A. Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP)

Dalam menghitung ATP, peneliti menggunakan standar ideal biaya transportasi 10% dari total pendapatan dikarenakan pendapatan responden umumnya masih dalam kategori rendah. **Tabel 1** berikut merupakan hasil survey terkait kemauan untuk membayar angkutan umum yang digunakan dalam menghitung WTP

Tabel 1 Tabulasi jumlah responden berdasarkan WTP dan jenis pekerjaansaat menggunakan angkutan umum

Jenis Pekerjaan		Tarif yang dibayar						Total
		3000	4000	5000	6000	7000	8000	
PNS	Jml	-	-	5	-	-	3	8
	%	-	-	7,14	-	-	4,29	11,43
Mahasiswa	Jml	7	20	14	4	-	-	45
	%	10	28,58	20	5,71	-	-	64,29
P. Honorer	Jml	-	-	4	6	1	2	13
	%	-	-	5,71	8,57	1,43	2,86	18,57
Wiraswasta	Jml	-	-	2	-	1	1	4
	%	-	-	2,86	-	1,43	1,43	5,71
Wiraswasta	Jml	7	20	25	10	2	6	70
	%	10	28,58	35,72	14,29	2,85	8,57	100

Contoh perhitungan WTP rata-rata untuk kategori PNS

$$WTP = \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \quad (1)$$

$$WTP = \frac{(5 \times 5000) + (3 \times 8000)}{8}$$

$$WTP = Rp 6.125$$

Tabel 2 dibawah merupakan hasil dari perhitungan rekapitulasi dari jenis tarif dan nilai tarif setiap responden dengan metode tarif *ability to pay* (ATP) dan *willingness to pay* (WTP) serta nilai tarif yang berlaku sesuai ketentuan angkutan umum dan ojek *online*.

Tabel 2 Hasil analisa jenis tarif dan nilai tarif yang harus di bayar penumpang

Jenis Tarif	Nilai Tarif
Berdasarkan ATP	Umum 9.102,613
	Mahasiswa: 5000
Berdasarkan WTP Angkutan Umum	Umum 6.150,641
	Mahasiswa: 4.300
Berdasarkan WTP Ojek Online	Umum 15.176
	Mahasiswa: 11.622
Tarif Angkutan Umum	Umum 5000
	Mahasiswa: 4000
Tarif Ojek Online	Go-jek = 2.000/km

Tabel 2 menunjukkan bahwa besaran tarif yang diperoleh untuk kategori umum berdasarkan ATP sebesar Rp. 9.102,613 (kategori umum) dan sebesar Rp. 5000 (mahasiswa). Nilai ATP sudah sesuai dengan tarif yang berlaku kepada penumpang saat menggunakan angkutan umum karena mendapatkan subsidi yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Makassar.

Nilai ATP lebih kecil dari tarif yang berlaku saat menggunakan ojek *online* karena sebagian penumpang masih berpenghasilan rendah setiap bulannya. Tetapi penumpang

lebih sering menggunakan ojek *online* sekarang ini dengan alasan lebih menghemat waktu walaupun tarif yang berlaku tidak sesuai dengan pendapatannya.

Tarif berdasarkan WTP saat naik angkutan umum Rp.6.150,641 (umum) dan Rp.4.300 (mahasiswa). Saat naik ojek *online* Rp.15.176 (umum) dan Rp.11.622 (mahasiswa). Nilai WTP berarti kemauan pengguna dalam membayar tarif saat menggunakan jasa transportasi.

Berdasarkan **Tabel 2** dapat diketahui bahwa nilai ATP lebih kecil daripada nilai WTP kondisi ini dikarenakan keinginan pengguna transportasi umum untuk membayar jasa atau tarif lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini terjadi karena pengguna jasa transportasi umum yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa angkutan sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa atau tarif tersebut lebih dipengaruhi oleh utilitas.

B. Analisis Dampak Hadirnya Ojek Online

Banyak negara yang menolak kehadiran transportasi *online* (Brazil, Inggris, Kanada, China, Perancis, Jerman, India, Jepang, Korea, Spanyol, dan Colombia) dengan berbagai alasan. Di Indonesia sendiri, penolakan muncul karena keberadaan transportasi *online* dianggap telah mengusik kenyamanan, ketenteraman, dan kesejahteraan pengemudi angkutan umum konvensional. Penyelenggaraan ojek *online* menurut pengemudi angkutan umum konvensional yang tergabung dalam Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PPAD) tidak sejalan dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, yaitu tidak berbadan hukum, tidak memiliki surat domisili usaha, tidak memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak, tidak memiliki pul untuk servis dan perawatan serta kesiapan administrasi.

Fenomena ojek *online* oleh sebagian orang disebut sebagai fenomena “*sharing economy*” di mana pemilik sumber daya seperti kendaraan maupun tenaga manusia dapat memberikan akses sementara atas sumber daya yang dimiliki kepada pelanggan atau konsumen. Peranan perusahaan ojek *online* dalam hal ini adalah sebagai perantara dengan menyediakan *platform market place* yang mempertemukan pemilik sumber daya tersebut dengan pelanggan.

Kedepan, konflik antara perusahaan konvensional dengan perusahaan berbasis aplikasi berpotensi tidak hanya di sektor transportasi, tetapi juga akan merambah sektor-sektor lain. Teknologi telah mengubah perilaku belanja masyarakat menjadi *online shopping*, sehingga pusat perbelanjaan akan sepi dan melahirkan PHK besar-besaran. Dengan meningkatnya jumlah kelas menengah di tengah perlambatan ekonomi dunia yang terjadi saat ini, peluang lahirnya model layanan berbasis *online* bisa menjadi peluang yang akan semakin berkembang.

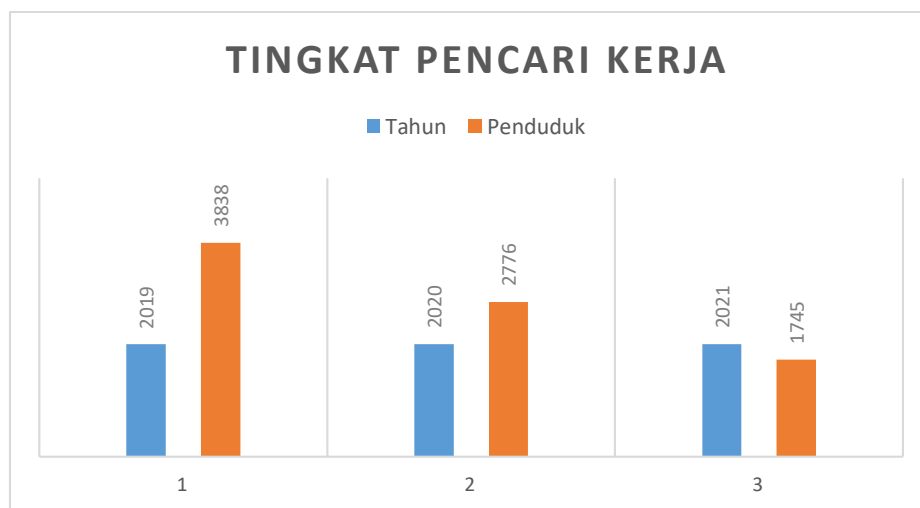
Dalam siklus transportasi di perkotaan, ojek *online* memainkan peranan penting untuk mentransformasi cara orang memanfaatkan moda transportasi. Sementara itu, bagi pengemudi kehadiran ojek *online* memudahkan dalam mencari penumpang sehingga kinerja mereka lebih efektif dan efisien. Pengemudi punya kebebasan untuk menentukan berapa penghasilan yang ingin didapatkan setoran maupun persentase dirasa tidak memberikan keleluasaan bagi pengemudi. Sementara bagi pemilik aplikasi, *demand* yang tinggi dari masyarakat dalam menggunakan ojek *online* merupakan peluang bisnis yang sangat menguntungkan. Walaupun investasi di bidang teknologi aplikasi sarat modal, namun peluang untuk kembali modal serta mendapatkan keuntungan besar terbuka lebar.

Bagi perusahaan transportasi konvensional yang tidak siap dengan perkembangan teknologi maka kehadiran ojek *online* akan dianggap sebagai ancaman terhadap kelangsungan bisnisnya. Prinsipnya adalah ketika kemajuan teknologi tidak dapat

dibendung, pilihannya tiada lain ikut beradaptasi sehingga manfaatnya bisa sama-sama dirasakan. Di era revolusi industri saat ini, terjadi fungsi berbagai kemajuan teknologi. Inovasi bergerak cepat dan semua serba terkoneksi. Ini eranya *internet of things* (IoT), bahkan *internet of everything*, termasuk di dalamnya adalah ojek *online*. Dampak kehadiran ojek *online* ini telah memberikan dampak positif dan negatif

a) Dampak positif hadirnya ojek online di kota makassar

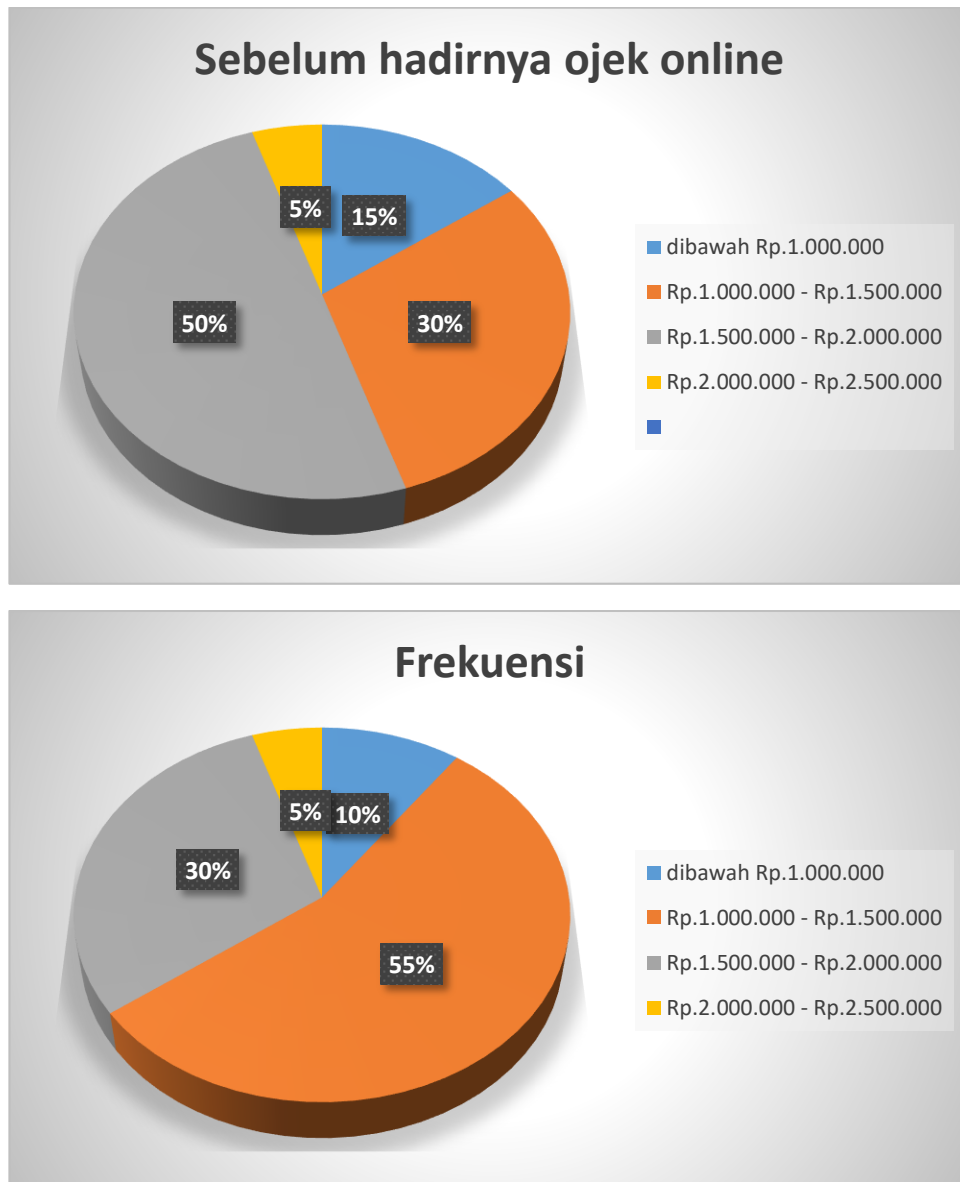
Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat adanya penurunan Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Indonesia sebanyak 14.000 orang menjadi 10000 orang di periode Agustus 2017. Salah satu faktor pendorong turunnya jumlah pengangguran yakni serapan tenaga kerja untuk ojek berbasis online cukup memiliki kontribusi ke penurunan jumlah pengangguran di Indonesia. Jasa transportasi berbasis *online* sangat membantu kondisi ketenagakerjaan, Berdasarkan data Tahun 2017-2019 jumlah pencari kerja di Kota Makassar menurun dikarenakan sektor transportasi yang sangat membantu mengurangi tingkat pengangguran (**Gambar 2**)



Gambar 2 Berkurangnya tingkat pengangguran di Kota Makassar

b) Dampak negative hadirnya ojek online di kota makassar

Dengan kehadiran ojek *online* (*Go-Jek*) memberikan dampak positif kepada masyarakat akan tetapi juga memberikan dampak negatif bagi supir angkutan umum konvensional, berdasarkan hasil dari analisis data dampak negatifnya adalah dengan adanya kehadiran ojek *online* tersebut mengurangi pendapatan parasupir angkutan umum konvensional di sekitaran kampus UMI, masyarakat yang biasanya menggunakan angkutan umum konvensional untuk mengantarkan mereka kemana tujuan mereka inginkan kini jarang menggunakan jasa angkutan umum konvensional



Gambar 3 Pendapatan supir sebelum hadirnya ojek online

Dari **Gambar 3** menunjukkan dampak negatif penurunan pendapatan bagi supir angkutan umum di kawasan kampus UMI sejak kehadiran ojek *online* ini membuktikan bahwa kerugian yang didapatkan supir angkutan umum berupa jumlah penumpang yang semakin menurun sehingga penghasilan juga menurun. Sebelum hadirnya ojek *online* para supir rata-rata mendapatkan penghasilan antara Rp. 2.000.000 – Rp. 2.500.000 perbulan nya hasil ini diperoleh dari observasi, angket dan wawancara langsung kepada responden (angkutan umum konvensional).

Berdasarkan hasil wawancara dari Daeng Beta salah satu responden (angkutan umum konvensional) ia mengatakan selain pendapatannya yang berkurang sejak kehadiran ojek *online* ini juga menjadikan persaingan baru terhadap sesama pengemudi jasa transportasi, menurunnya penumpang yg mereka rasakan secara otomatis menjadikan mereka berebutan mencari penumpang. Angkutan umum konvensional diharuskan untuk patuh pada ketat nya aturan transportasi umum, sementara para pengemudi ojek *online* tidak tunduk pada aturan tersebut.

4. PENUTUP

kesimpulan yang didapat berdasarkan analisis data yang secara representative terdiri dari 20 responden Supir Angkutan Umum Konvensional dan 70 responden pengguna jasa transportasi umum. Berdasarkan hasil analisis data setelah melakukan penelitian mengenai dampak adanya ojek online di wilayah perkotaan terhadap moda transportasi umum, maka peneliti dapat menyimpulkan:

- a. Kehadiran ojek online memberikan dampak negative terhadap pendapatan supir angkutan umum konvensional dengan menurunnya pendapatan, dengan jumlah 20 responden semua supir mengalami penurunan pendapatan setelah hadirnya ojek online tersebut. Mereka kehilangan pelanggan tetap yaitu masyarakat yang biasa pulang pergi menggunakan angkutan umum konvensional, Sekarang mulai beralih menggunakan jasa ojek online. Namun memberikan dampak positif bagi masyarakat dengan menghematnya waktu jarak tempuh untuk mencapai kesuatu lokasi serta dalam segi biaya karena ojek online sering memberikan promo mengenai tarif.
- b. Hasil analisis tarif berdasarkan ATP sebesar Rp. 9.102,613 untuk kategori umum dan Rp. 5.000 untuk kategori mahasiswa kondisi ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku pada saat penelitian dilaksanakan sebesar Rp. 9.000 (umum) dan Rp. 5.000 (mahasiswa), sudah sesuai dengan nilai ATP saat menggunakan angkutan umum. Hasil analisis tarif berdasarkan WTP saat menggunakan angkutan umum sebesar Rp. 6.150,641 untuk kategori umum dan Rp. 4.300 kategori mahasiswa dan WTP saat menggunakan ojek online Rp. 15.176 (umum) dan Rp. 11.622 (mahasiswa) kondisi ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku pada saat penelitian dilaksanakan masih berada di atas nilai WTP.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Adiyasha, Dimas Miftah, 2016. Skema Jamninan Sosial Informal di Kalangan Kelompok Driver Gojek sebagai Upaya Penanganan Resiko Kerja di Kota Yogyakarta. Thesis, Dep Pembangunan Sosial dan kesejahteraan, Fisip UGM.
- Afkar, dkk. 2021. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Fungsi Transit pada Terminal Metro Makassar Berdasarkan Persepsi Pengguna. Jurnal Flyover, Volume 1 Nomor 1 Halaman 1-11. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Aminah, Siti, 2007. Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan, Surabaya: Jurusan Ilmu Politik FISIP, Universitas Airlangga
- Amir, M.S. dkk. 2022. Kajian Pengaruh Pelayanan Terhadap Tingkat Kepuasan dan Minat Pengguna Teman Bus berdasarkan Persepsi Masyarakat Kasus Trayek Mamminasata Provinsi Sulawesi Selatan. Jurnal Konstruksi : Teknik, Infrastruktur dan Sains, Volume 1 Nomor 3 Halaman 31-42. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Analisis Kebijakan Publik, Yogyakarta:GadjahMada UniversityPress
- Anies, MK dan Kasim, MR. 2022. Level Of Service Pedestrian in Makassar to Support Multimodal Transportation. International Journal of Innovative Science and Research Technology, Volume 7, Issue 3 Halaman 1240-1242. Penerbit IJISRT | A Digital Library.
- Anindhita, dkk, 2016. Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Kajian pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komuniiasi Tepat Guna untuk Mengembangkan BisnisTransportasi), Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta.
- Arrow, Kenneth J,1996. Benefit-Cost Analysis in Environmental,Health, and Safety Regulation, American Enterprise Institute

- B, Nurlaela, dkk. 2021. Pengaruh Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Jasa Layanan Pengguna Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online di Kabupaten Wajo. *Jurnal Flyover*, Volume 1 Nomor 2 Halaman 60-69. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Boardman, Greenberg, Vining and Weimer, 1996. *Cost Benefit Analysis: Concepts and Practice*, Prentice Hall, New Jersey
- Dye, Thomas 1972. *Understanding Public Policy*, New Jersey, Prentice Hall
- Dunn, William N, 2003.
- Eriena Netta, 2016. *Analisis Yuridis Tentang Izin Operasional Ghalia*
- Go-Jek di Yogyakarta Dalam Kaitannya Dengan UU no 22 tahun 2009 tentang LLAJ, FH, UGM
- Fuji RS, Astri, 2016. *Analisis Kepuasan Konsumen GOJEK Di*
- H, St. Maryam, dkk. 2021. Analisis Pengembangan Sistem Angkutan Umum di Jalur Trans Kalimantan Berdasarkan Persepsi Pengguna Terminal Batu Ampar Kota Balikpapan. *Jurnal Flyover*, Volume 1 Nomor 1 Halaman 50-58. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Hafid, D.M, 2022. Studi Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kinerja Pelayanan Angkutan Teman Bus Koridor IV Kampus Teknik Unhas Gowa-Mall Panakkukang di Kota Makassar. *Jurnal Konstruksi : Teknik, Infrastruktur dan Sains*, Volume 1 Nomor 6 Halaman 9-19. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Hardianti, dkk. 2022. Analisis Pengaruh Layanan Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. *Jurnal Konstruksi : Teknik, Infrastruktur dan Sains*, Volume 1 Nomor 2 Halaman 10-20. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Kasim, Muhammad Ridha. 2015. Pengaruh Tingkat Keterpaduan Moda Transportasi Darat Terhadap Preferensi Masyarakat Dalam Memilih Moda Di Kota Makassar. *Skripsi*, Universitas Brawijaya, Fakultas Teknik, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota. Malang
- Kasim, Muhammad Ridha. 2020. Peningkatan Kinerja Operasional Moda Transportasi dengan Konsep Multimoda di Kota Makassar. *Thesis*, Universitas Brawijaya, Fakultas Teknik, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota. Malang
- Laksmiwiyan, Gusti APY, dan Suartha, I Dewa Made, 2016. *Legalitas Kendaraan Roda Dua Sebagai Angkutan Umum*, Fakultas Hukum, Universitas Udayana
- Miro, Fidel, 1997. *Sistem Transportasi Kota*, Bandung: Tarsito
- Mustafa, Hasan, 2003. *Modul Metode Penelitian*, Bandung: Universitas Katolik Parahyangan
- Mukhtar Thahir S, 2020. *Meneropong masa depan transportasi berkelanjutan*, Nasmedia Makassar
- Mukhtar Thahir, Abdul hakim, achmad Wicaksono, Lambang Basri Said (2019) “Modelling User Perception Sustainable Public Transportation in Makassar City Indonesia”, *International Journal of Civil engineering and Technology*, 10, 1656-1668
- Nasution, M.N, 1996. *Manajemen Transportasi*, Jakarta:
- Nugroho, Riant, 2004. *Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi, Dan Evaluasi*, Jakarta: Elex Media Komputindo
- Nugroho, Riant, 2008. *Public Policy: Teori Kebijakan, Analisis Kebijakan, Proses Kebijakan, Perumusan Implementasi, Evaluasi, Revisi Risk Management dalam Kebijakan Publik, Kebijakan sebagai the Fifth Estate, Metode Penelitian Kebijakan*, Jakarta: Elex Komputindo
- Nuh, M.A, dkk. 2022. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Kota bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional. *Jurnal Konstruksi : Teknik, Infrastruktur dan Sains*, Volume 1 Nomor 2 Halaman 21-28. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Parsons, W. 2005. *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan (Terjemahan)*. Jakarta: Prenada Media
- Parsons, Wayne, 2006. *Public Policy, Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*, Jakarta: Prenada Media Group

- Prawira, Faiz, 2016. Persepsi karakteristik Inovasi Adopsi Teknologi Informasi pada Aplikasi Gojek, Tesis. FEB, UGM.
- Purwanto, Erwan Agus dan Sulistyastuti, Dyah Ratih, 2012.
- Sari, CH. Nita Apriliana, 2015. Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Trans Jogja Berdasarkan Persepsi Pengguna; Pengembangan Kuesioner Sebagai Alat
- Wilayah Kota Bandung, Politeknik Negeri Bandung Gramlich, Edward M. 1981. Benefit-Cost Analysis of Government Programme, Prentice Hall Inc, Englewood 88