



**DAMPAK EKONOMI BERKEMBANGNYA TRANSPORTASI BERBASIS
ONLINE TERHADAP TRANSPORTASI UMUM KONVENSIONAL DI
KOTA SEMARANG TAHUN 2016 (STUDI KASUS GOJEK)**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi
pada Universitas Negeri Semarang**

Oleh

Anjas Pranata

NIM 7111410007

UNNES

**JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
FAKULTAS EKONOMI**

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG


2017

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini dengan judul “Dampak Ekonomi Berkembangnya Transportasi Berbasis Online Terhadap Transportasi Umum Konvensional di Kota Semarang Tahun 2016 (Studi Kasus Gojek)” telah disetujui oleh pembimbing untuk diajukan ke sidang ujian skripsi pada :

Hari : Rabu
Tanggal : 29 maret 2017

Mengetahui,

Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan

Lesta Karolina Br. Sebavang, S.E., M.Si
NIP. 198007172008012016

Dosen Pembimbing



Fafurida, S.E., M.Sc.
NIP. 198502162008122004

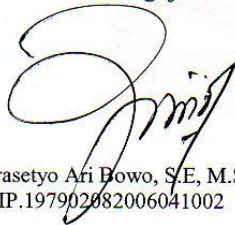
PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahankan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas
Ekonomi Universitas Negeri Semarang pada :

Hari : Rabu

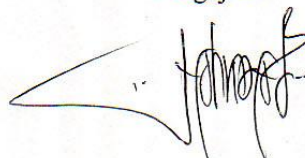
Tanggal : 12 April 2017

Penguji I



Prasetyo Ari Bowo, S.E, M.Si
NIP.197902082006041002

Penguji II



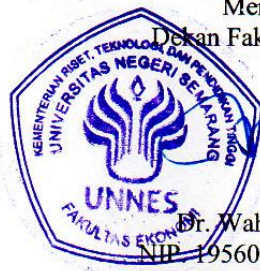
Dyah Maya Nihayah, S.E., M.Si.
NIP.197705022008122001

Penguji III



Fafurida, S.E, M.Sc.
NIP.198502162008122004

Mengetahui
Dean Fakultas Ekonomi



Dr. Wahyono, M.M.
NIP.195601031983121001

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini adalah hasil jiplakan dari karya tulis orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Semarang,

Anjas Pranata
NIM. 7111410007

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto

- Kawula mung saderma, mobah-mosik kersaning hyang sukma.
- Jangan takut untuk melangkah, karena jarak ribuan kilometer berawal dari langkah pertama.

Persembahan

- Untuk Bapak dan Ibu tercinta terimakasih atas segala do'a, dukungan, motivasi, serta kasih sayang yang selalu diberikan.
- Untuk almamater penulis, UNNES.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiraat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-NYA kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Dampak Ekonomi Berkembangnya Transportasi Berbasis Online Terhadap Transportasi Umum Konvensional di Kota Semarang Tahun 2016 (Studi Kasus Gojek)”** Skripsi ini diajukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi, Fakultas Ekonomi Jurusan Ekonomi Pembangunan, Universitas Negeri Semarang.

Penulis menyadari bahwa terselesainya penulisan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, untuk itu penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Fathur Rokhman, M.Hum, Rektor Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan untuk menuntut ilmu di Universitas Negeri Semarang.
2. Dr. Wahyono, M.M, Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan untuk menyelesaikan studi.
3. Lesta Karolina Br Sebayang, S.E, M.Si, Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan motivasi dalam menyelesaikan studi.
4. Fafurida, S.E., M.Sc, Dosen pembimbing yang telah banyak memberikan sumbangan pemikiran, dan bimbingan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Prasetyo Ari Bowo, S.E, M.Si Dosen penguji yang telah banyak memberikan kritik dan saran serta motivasi dalam penulisan skripsi ini.

6. Dyah Maya Nihayah, S.E, M.Si. Dosen penguji yang telah banyak memberikan kritik dan saran serta motivasi dalam penulisan skripsi ini
7. Seluruh Dosen dan Staf Karyawan Jurusan Ekonomi Pembangunan Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan segala ilmu pengetahuan dan yang telah membantu dalam proses yang diperlukan selama masa perkuliahan.
8. Teman-teman Ekonomi Pembangunan 2010 yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna karena keterbatasan pengetahuan, pengalaman, waktu dan tenaga yang dimiliki penulis. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari pembaca guna menyempurnakan skripsi ini. Akhir kata, penulis mengucapkan mohon maaf dan terima kasih, semoga skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca dan semua pihak yang membutuhkan.

Semarang,

Anjas Pranata
NIM. 7111410007

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

SARI

Pranata, Anjas 2017. “*Dampak Ekonomi Berkembangnya Transportasi Berbasis Online Terhadap Transportasi Umum Konvensional Di Kota Semarang Tahun 2016*”, Skripsi. Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang. Pembimbing Fafurida, SE. M.Sc.

Kata Kunci: Transportasi, Transortasi Berbasis *Online*.

Semarang sebagai salah satu kota besar di pulau Jawa dan Indonesia dianggap sebagai potensi pasar yang menarik karena sebagai pusat perkantoran, perdagangan dan jasa, industri dan pendidikan di Jawa Tengah tentunya memiliki gaya hidup yang menganggap *smartphone* sebagai pola hidup masyarakat kota. Selain hal tersebut, dinamika masyarakat kota membutuhkan sarana transportasi yang cepat, efisien, nyaman dan murah sebagai bagian untuk menunjang aktivitas dalam keseharian.

Penelitian ini memiliki tiga tujuan yaitu pertama untuk mengetahui sistem pengoperasian transportasi berbasis *online* di kota Semarang. Kedua, untuk mengetahui dampak pengoperasian transportasi berbasis *online* terhadap transportasi konvensional di kota Semarang. Ketiga, untuk mengetahui respon masyarakat terhadap pengoperasian transportasi berbasis *online* di kota Semarang.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini meliputi data dari responden pengemudi Gojek, responden pengguna Gojek, responden para supir angkutan umum konvensional di Kota Semarang, hasil wawancara dengan Personalia PT Gojek Indonesia, Dinas Perhubungan dan Organda Kota Semarang. Sementara data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari publikasi BPS yang terdiri jumlah transportasi umum dan jenis pekerjaan penduduk Kota Semarang yang dirangkum dalam Semarang Dalam Angka 2015.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sistem pengoperasian Gojek di Kota Semarang terdiri dari 2 sistem yaitu sistem perekrutan calon anggota *driver* Gojek yang melalui beberapa tahap seperti wawancara, pengecekan kendaraan, dan perjanjian, serta sistem pemesanan Gojek yang menggunakan aplikasi yang tersedia di *Playstore* dan *Appstore*. Beroperasinya Gojek di Kota Semarang berdampak pada penurunan pendapatan para pengemudi transportasi umum konvensional berkisar antara 20-30%. Respon masyarakat terhadap beroperasinya Gojek di Kota Semarang masih didominasi oleh kalangan usia produktif yang lebih cepat merespon perkembangan teknologi dan fenomena sosial, seperti mahasiswa, pelajar SMA dan sarjana.

ABSTRACT

Pranata, Anjas. 2017. "Economic effect of Online Transportation Progress to Conventional Transportation In Semarang 2016", Mini Thesis. The Department of Economic Development. Economic Faculty. Semarang State University. Supervisor Fafurida, SE. M.Sc.

Keyword: Transportation, Online Transportation.

Semarang as one of the major cities in Java and Indonesia is considered as a potential market which is interesting because as central offices, trade and services, industry and education in Central Java, of course, have a lifestyle that regard the smartphone as the lifestyle of the people of the city. Besides this, the dynamics of urban society needed transportation that is fast, efficient, convenient and inexpensive part to support the activities in everyday life.

This study has three objectives: first to determine the operating system online based transportation in the city of Semarang. Second, to determine the impact of transport operations online based on conventional transport in the city of Semarang. Third, to determine the public response to the operation of the online-based transportation in the city of Semarang.

The data used in this study are primary data and secondary data. Primary data in this study includes data from respondents driver Gojek, Gojek user respondents, respondents of the conventional public transport drivers in the city, the interview with the Personnel PT Gojek Indonesia, the Department of Transportation and Organda Semarang. While the secondary data used in this study comes from the published data comprising the number of public transport and the type of work residents of Semarang summarized in Semarang Dalam Angka, 2015.

The results of this study indicate that the operating system Gojek in Semarang consists of two systems, namely the system to recruit prospective members Gojek driver through several stages such as interviews, vehicle checks, and agreements, as well as the booking system Gojek that use the applications available on PlayStore and Appstore. Gojek operation in Semarang impact on the income of the drivers of public transport conventional ranges between 20-30%. Gojek public response to the operation in the city of Semarang is still dominated by the productive age more quickly respond to technological developments and social phenomena, such as college students, high school students and scholars.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN KELULUSAN	iii
PERNYATAAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
SARI	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR GRAFIK	xv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	8
1.3. Tujuan Penelitian	8
1.4. Kegunaan Penelitian	8

BAB II LANDASAN TEORI

2.1.	Undang-undang Transportasi di Indonesia	10
2.2.	Transportasi	12
2.2.1.	Pengaruh Transportasi Terhadap Perekonomian	12
2.3.	Transportasi Berbasis <i>Online</i>	13
2.4.	Penelitian Terdahulu	15
2.5.	Kerangka Pemikiran Teoritis	19

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

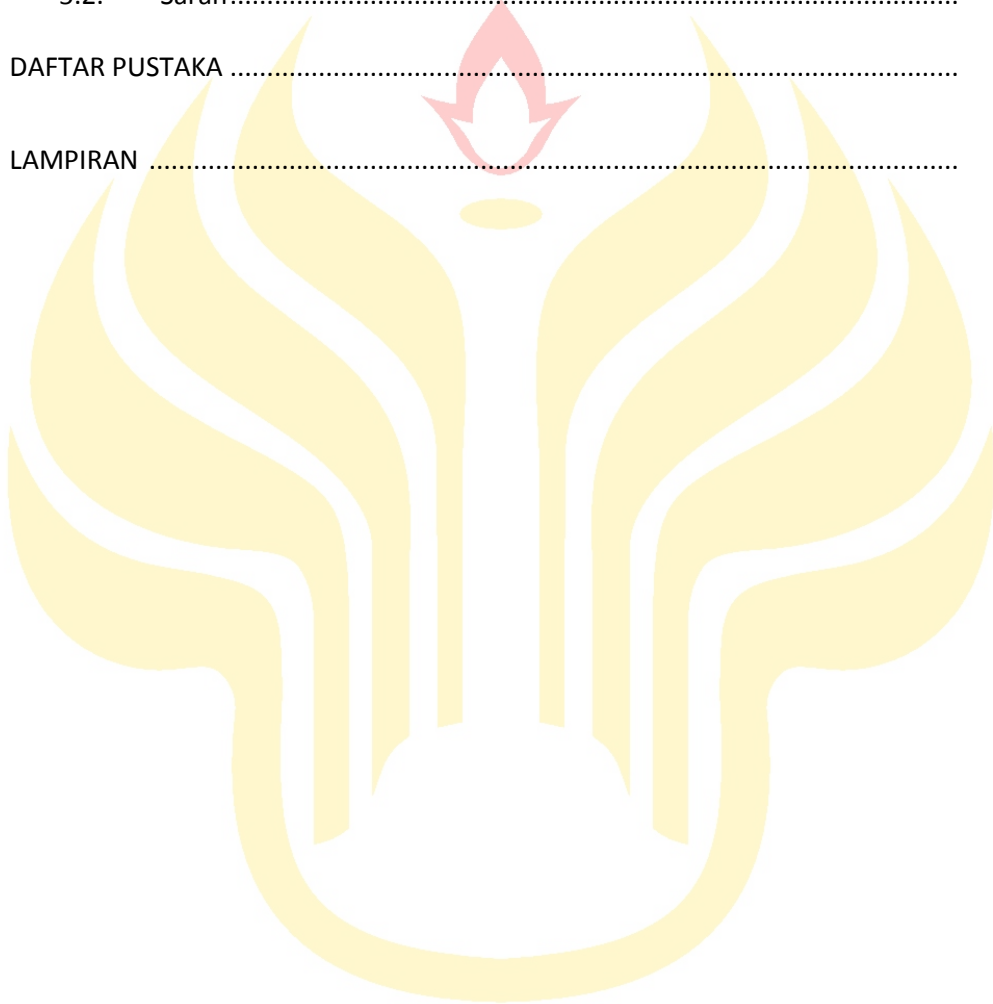
3.1.	Metode Penelitian	20
3.2.	Lokasi Penelitian	21
3.3.	Sumber Data	21
3.4.	Teknik Pengumpulan Data	22
3.5.	Metode Analisis Data	28

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1.	Gambaran Umum Transportasi di Kota Semarang	30
4.2.	Pengaruh Gojek di Kota Semarang	32
4.3.	Dampak Ekonomi Beroprasinya Gojek Terhadap Transportasi Umum Konvensional	37
4.4.	Respon Masyarakat Terhadap Gojek	42
4.5.	Pembahasan	50
4.5.1.	Sistem Pengoprasian Gojek di Kota Semarang	50
4.5.2.	Dampak Ekonomi Beroprasinya Gojek Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Semarang	54
4.5.3.	Respon Masyarakat Terhadap Beroprasinya Gojek	56

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan	59
5.2. Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA	62
LAMPIRAN	64



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

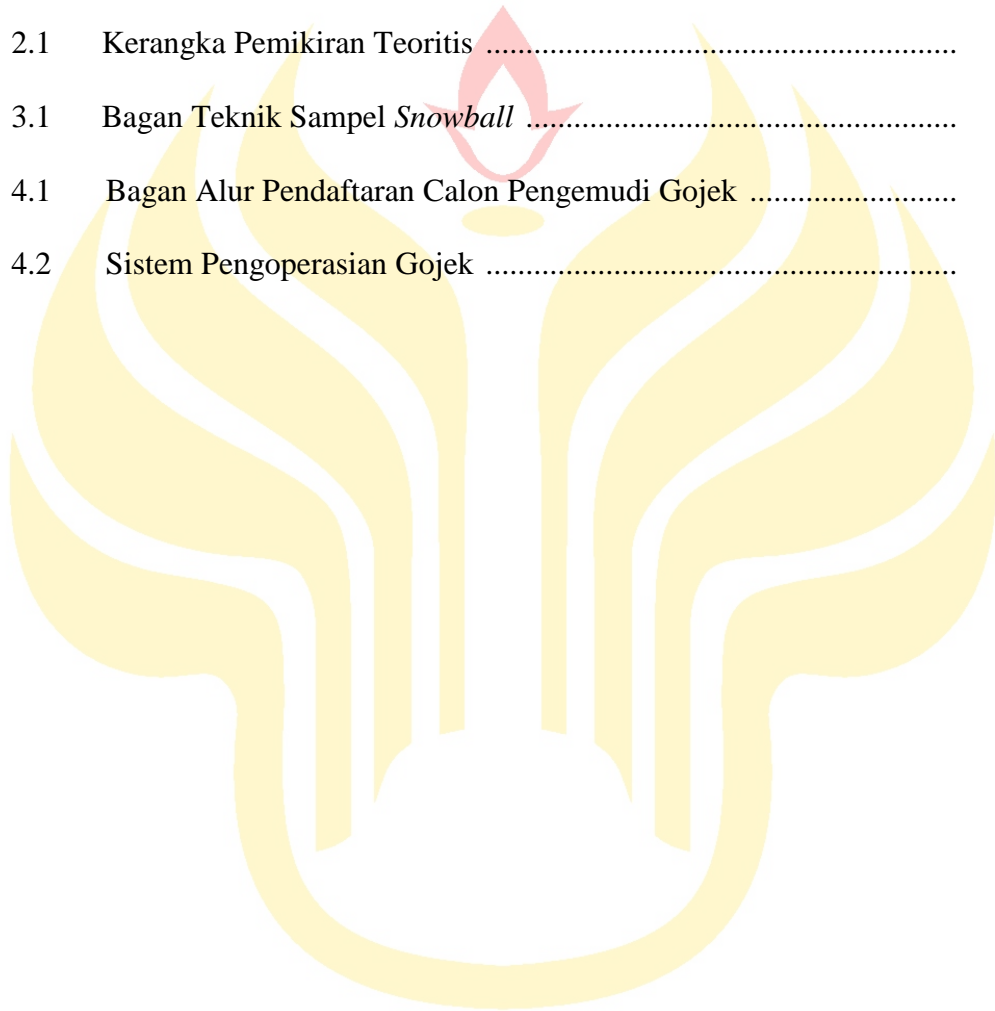
DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1 Indikator Kependudukan Kota Semarang	1
1.2 Jenis Pekerjaan Masyarakat Kota Semarang	2
1.3 Jenis Sarana Angkutan Umum Kota Semarang	3
1.1 Matrik Penelitian Terdahulu	15
4.1 Jumlah Angkutan Umum Kota Semarang	31
4.2 Jumlah Pekerja Transportasi Umum Kota Semarang Tahun 2014- 2016	31
4.3 Perubahan Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum Konvensional Sebelum dan Sesudah Beroperasinya Gojek di Kota Semarang	38
4.4 Perubahan Penumpang Sebelum dan Sesudah Beroperasinya Gojek di Kota Semarang Per Bulan.....	39
4.5 Jumlah Pendapatan Pengemudi Gojek di Kota Semarang	41

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR GAMBAR

2.1	Kerangka Pemikiran Teoritis	19
3.1	Bagan Teknik Sampel <i>Snowball</i>	24
4.1	Bagan Alur Pendaftaran Calon Pengemudi Gojek	36
4.2	Sistem Pengoperasian Gojek	37



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR GRAFIK

4.1	Tingkat Pendidikan Pengguna Gojek di Kota Semarang	43
4.2	Tingkat Kepuasan Pengguna Gojek di Kota Semarang	44
4.3	Alasan Pengguna Gojek di Kota Semarang	45
4.4	Respon Masyarakat Tentang <i>Rush Hour</i> di Kota Semarang.....	46
4.5	Tujuan Penggunaan Gojek di Kota Semarang	48
4.6	Biaya Penggunaan Gojek Per Bulan Masing-masing Kalangan di Kota Semarang	49
4.7	Tingkat Pengetahuan Masyarakat Tentang Status Hukum Gojek ...	50

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Semarang merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia yang menjadi ibukota provinsi Jawa Tengah. Atas dasar tersebut, kota Semarang dijadikan sebagai pusat perdagangan, perindustrian, transportasi serta tujuan urbanisasi masyarakat Jawa Tengah selain kota Jakarta maupun kota-kota besar lainnya di Indonesia. Akibat kondisi tersebut, kota Semarang memiliki tingkat kepadatan penduduk maupun tingkat pertumbuhan demografi yang sangat tinggi serta tujuan urbanisasai yang dihasilkan dari eksodus penduduk dari pedesaan yang terus menerus tiap tahunnya sehingga tidak mengherankan apabila pada tahun 2025, diproyeksikan bahwa 60% penduduk Indonesia akan bermukim di perkotaan khususnya kota di pulau Jawa (Lhomet & Cornelis, 2014: 8).

Tabel 1.1
Indikator Kependudukan Kota Semarang

Uraian	2012	2013	2014
Jumlah Penduduk (000 jiwa)	1.559.198	1.572.105	1.584.906
Pertumbuhan Penduduk (%)	0,96	0,83	0,97
Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)	4.172	4.207	4.241
Sex Ratio (L/P) (%)	99	99	99
% Penduduk menurut kelompok umur			
0-14 tahun	24,68	23,69	24,90
15-64 tahun	70,99	72	75
>65 tahun	4,33	4,95	0,04

Sumber: Profil Kependudukan Kota Semarang 2015

Berdasarkan tabel 1.1 dapat diketahui bahwa jumlah penduduk Kota Semarang setiap tahun mengalami kenaikan dari tahun 2012 sebesar 1.559.198 juta jiwa menjadi 1.584.906 juta jiwa tahun 2014. Sementara pada tahun 2014, komposisi penduduk kota Semarang adalah kelompok penduduk usia produktif sebesar 75% dan usia non produktif sebesar 25%.

Salah satu tantangan besarnya jumlah penduduk di perkotaan khususnya Semarang adalah tersedianya lapangan pekerjaan yang menjadi tujuan utama masyarakat pedesaan melakukan urbanisasi dengan harapan mendapatkan kehidupan yang lebih baik melalui pendapatan yang tetap tiap bulan. Berikut adalah jenis pekerjaan masyarakat kota Semarang tahun 2012-2014.

Tabel 1.2
Jenis Pekerjaan Masyarakat Kota Semarang

Jumlah Penduduk menurut Mata Pencapaian (Jiwa)			
Jenis Pekerjaan	2012	2013	2014
Petani Sendiri	26718	26940	26965
Buruh Tani	18382	18534	18551
Nelayan	2635	2657	2659
Pengusaha	52723	53160	53209
Buruh Industri	175185	176635	176801
Buruh Bangunan	82087	82766	82844
Pedagang	85468	86175	86256
Angkutan	25344	25553	25577
PNS & TNI/Polri	93970	94748	94837
Pensiunan	39397	39723	39760
Lainnya	81031	81702	81779

Sumber: *Badan Pusat Statistik, 2016*

Berdasarkan tabel 1.2 dapat diketahui bahwa sebagian besar masyarakat kota Semarang berprofesi sebagai buruh industri yaitu sebesar 176.801 jiwa,

kemudian PNS & TNI/Polri sebesar 94.837 jiwa. Hal tersebut dapat dijelaskan bahwa Semarang merupakan pusat industri di Provinsi Jawa Tengah, maka tidak mengherankan apabila buruh industri merupakan profesi tertinggi yang dimiliki oleh warga Semarang. Sementara jenis pekerjaan yang paling sedikit ditekuni oleh warga kota Semarang yaitu nelayan sebesar 2.659 jiwa yang terkonsentrasi di wilayah pesisir utara kota Semarang dan buruh tani sebesar 18.551 jiwa.

Selain jenis lapangan pekerjaan yang menjadi persoalan kota tujuan urbanisasi, berikutnya adalah tantangan transportasi. Transportasi menurut beberapa ahli dapat disimpulkan sebagai proses memindahkan barang dan jasa dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan alat yang menunjang kegiatan tersebut. Tujuan adanya transportasi untuk menunjang aktivitas masyarakat dibidang sosial, budaya, ekonomi dan pendidikan sehingga masyarakat memiliki tingkat mobilitas yang cepat. Berikut adalah jenis roda transportasi yang sangat populer di kota Semarang tahun 2009-2014.

Tabel 1.3
Jenis Sarana Angkutan Umum Kota Semarang

Jenis Sarana Angkutan	Jenis Sarana Angkutan Umum					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bus	443	438	445	786	786	786
Truk	913	913	1474	2633	2633	2633
Taksi	1265	1265	2024	2966	2966	2966
Oplet/ Mikrolet	859	859	1355	2112	2112	2112

Sumber: *BPS Kota Semarang, 2016*

Tabel 1.3 menjelaskan bahwa mayoritas masyarakat Semarang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi seperti Sepeda Motor dan Mobil Dinas/Pribadi. Karena dianggap lebih cepat sampai dan tidak terlalu lama

menunggu. Sementara pada tahun 2014 jumlah transportasi paling banyak di kota Semarang adalah jenis Taksi sebanyak 2966 unit dan paling sedikit adalah Bus sebanyak 786 unit.

Selain jenis transportasi umum yang resmi didaftarkan ke Dinas Perhubungan, terdapat jenis transportasi yang keberadaannya sangat kontroversial tetapi keberadaannya dapat diterima oleh masyarakat dan beroperasi secara bebas di jalan raya yaitu Ojek. Ojek menurut Kamur Besar Bahasa Indonesia (KBBI) merupakan sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa. Pada umumnya ojek menggunakan sepeda motor pribadi yang menggunakan plat nomor hitam dalam operasinya.

Ojek yang bersifat kontroversi dalam operasionalnya tidak terlepas dari adanya tumpang tindih Undang-undang yang mengatur tentang transportasi seperti UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab X tentang Angkutan Pasal 137 ayat (2) jo Pasal 3 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 menyebutkan bahwa pengangkutan orang dan/atau barang dapat dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Sementara jenis kendaraan bermotor dapat digolongkan seperti sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang dan mobil bus. Akan tetapi dalam bab yang sama pada bagian ketiga angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum.

Berkembangnya ojek di masyarakat tidak terlepas dari adanya fenomena bahwa ojek mampu menjangkau ke tempat-tempat yang tidak dapat dijangkau oleh kendaraan umum sehingga keberadaannya sangat dibutuhkan oleh

masyarakat. Pada era kemajuan teknologi komunikasi dan informasi saat ini, transportasi umum dan transportasi kontroversi telah mengalami pergeseran yaitu tidak hanya dipasarkan secara konvensional, tetapi juga melalui internet yang dikenal dengan istilah *online*.

Transportasi berbasis *online* muncul untuk pertama kali di Indonesia adalah di Jakarta dengan tujuan untuk membantu para tukang ojek mendapatkan penumpang secara cepat menggunakan bantuan *smartphone* yang kemudian dikenal dengan istilah Ojek *Online*. Kemunculan tersebut diakomodir oleh PT Gojek Indonesia yang bertujuan untuk membantu para tukang ojek sebagai solusi untuk mendapatkan penumpang tanpa harus menunggu penumpang seharian dengan hasil hasil tidak memadai. Kerjasama yang ditawarkan oleh PT Gojek Indonesia dengan para tukang ojek dikenal dengan istilah Mitra Gojek.

Gojek didirikan oleh Nadim Makariem pada tahun 2011. Pada awalnya gojek melayani penumpang melalui telepon semata, seperti panggilan pada taksi, lambat laun usaha yang dikelola oleh PT Gojek Indonesia seperti Jamur yang tumbuh di musim dingin yang semakin hari semakin berkembang jumlah pengemudi maupun penumpang gojek. Pada saat perkembangan *smartphone* menjadi suatu gaya hidup, PT Gojek Indonesia mulai meluncurkan aplikasi yang terintegrasi di sistem android maupun ios, sehingga Gojek juga menjadi gaya hidup di Jakarta.

Adanya Gojek dianggap sebagai suatu solusi kendaraan umum yang dibutuhkan oleh masyarakat ibukota untuk mendukung tingkat mobilitas yang tinggi ditengah tingkat kemacetan ibukota yang luar biasa, Gojek menawarkan

transportasi yang bebas macet, nyaman, aman, sistem antar jemput dan harga yang murah. Fenomena Gojek yang semakin besar ditambah dengan ekspos media yang cepat membuat masyarakat mulai menggunakan maupun menjadi pengemudi, menyebabkan Gojek mulai mengembangkan usaha di 10 kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Depok, Tangerang, Bekasi, Bogor, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Makassar dan Medan.

Fenomena transportasi berbasis online seperti Gojek menimbulkan polemik di kalangan masyarakat, khususnya para pengemudi angkutan konvensional yang menuntut pelarangan beroperasinya transportasi berbasis online karena dianggap berbadan hukum. Puncaknya, pada bulan November 2015 keluarlah peraturan dari Kementerian Perhubungan yang tertuang dalam Surat Pemberitahuan nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tertanggal 9 November 2015 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan yang berisi transportasi berbasis online resmi dilarang beroperasi.

Akan tetapi, keputusan tersebut tidak berlaku sampai 24 jam setelah keputusan tersebut dibatalkan oleh Presiden Joko Widodo dengan syarat transportasi berbasis *online* harus berbadan hukum. Akibat kondisi tersebut, pada tanggal 22 Maret 2016 terjadi aksi demonstrasi yang dilakukan oleh sejumlah sopir taksi konvensional di jalanan ibukota yang menuntut pelarangan beroperasinya transportasi online yang dianggap ilegal. Penyelenggaraan TBO menurut pengemudi taksi 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 armada minimal lima unit, tidak memiliki pul untuk servis dan perawatan serta kesiapan administrasi (Prihatin, 2016: 10).

Terlepas dari adanya kontroversi beroperasinya transportasi berbasis *online* seperti Gojek, Gojek juga muncul di Kota Semarang. Gojek di kota Semarang muncul pada awal tahun 2016 yang berkantor di daerah Mangkang dengan jumlah mitra sebesar 1500. Jumlah tersebut terdiri dari berbagai mitra Gojek seperti Go Ride, Go Car, Go Box, Go Massage dan lain sebagainya. Munculnya Gojek di Semarang tidak lepas dari upaya yang dilakukan oleh PT Gojek Indonesia untuk mengembangkan wilayah bisnisnya yang ditarget mencakup seluruh kota di Indonesia khususnya kota-kota besar seperti halnya Semarang.

Semarang sebagai salah kota besar di pulau Jawa dan Indonesia dianggap sebagai potensi pasar yang menarik karena sebagai pusat perkantoran, perdagangan dan jasa, industri dan pendidikan di Jawa Tengah tentunya memiliki gaya hidup yang menganggap *smartphone* sebagai pola hidup masyarakat kota. Selain hal tersebut, dinamika masyarakat kota membutuhkan sarana transportasi yang cepat, efisien, nyaman dan murah sebagai bagian untuk menunjang aktivitas dalam keseharian. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis ingin mengetahui seberapa besar dampak yang dihasilkan oleh adanya transportasi *online* khususnya Go-jek dengan judul **“Dampak Ekonomi Berkembangnya Transportasi**

Umum Berbasis *Online* Terhadap Transportasi Umum Konvensional di Kota Semarang Tahun 2016 (Studi Kasus Gojek)”.

1.2 Rumusan Masalah

Semarang sebagai ibukota Provinsi Jawa Tengah tidak lepas dari adanya perluasan pengoperasian transportasi *online* khususnya Go-jek. Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana sistem pengoperasian Gojek di kota Semarang?
2. Bagaimana dampak pengoperasian Gojek terhadap transportasi konvensional di kota Semarang?
3. Bagaimana respon masyarakat terhadap pengoperasian Gojek di kota Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui sistem pengoperasian Gojek di kota Semarang.
2. Untuk mengetahui dampak pengoperasian Gojek terhadap transportasi konvensional di kota Semarang.
3. Untuk mengetahui respon masyarakat terhadap pengoperasian Gojek di kota Semarang.

1.4 Kegunaan Penelitian

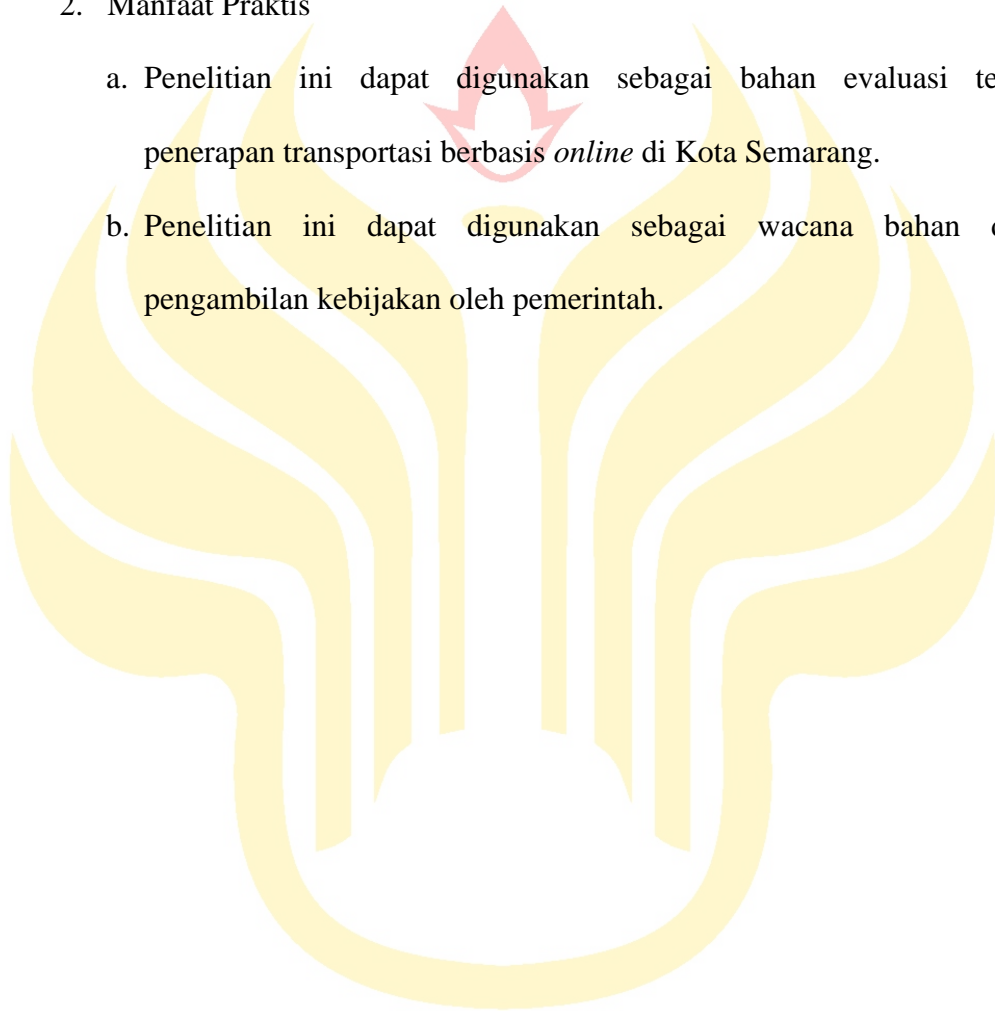
Kegunaan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Menambah wawasan tentang penerapan transportasi berbasis *online* di Kota Semarang.

- b. Penelitian ini dapat dijadikan rujukan bagi peneliti lain yang akan meneliti permasalahan sejenis dengan penelitian ini

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan evaluasi tentang penerapan transportasi berbasis *online* di Kota Semarang.
- b. Penelitian ini dapat digunakan sebagai wacana bahan dalam pengambilan kebijakan oleh pemerintah.



UNNES

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Undang-undang Transportasi di Indonesia

Segala sesuatu yang berkaitan tentang tatacara berkehidupan di negara Indonesia telah diatur dalam peraturan yang berbentuk undang-undang tak terkecuali undang-undang tentang transportasi. Pengoperasian tentang transportasi telah tertuang dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

UU No. 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum dalam upaya untuk memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, amann, nyaman dan terjangkau. Penyediaan jasa angkutan umum angkutan barang/atau orang dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Angkutan umum di jalan merupakan bagian angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan hukum angkutan multimoda. Kegiatan angkutan multimoda harus melampirkan dokumen dan mendapatkan izin dari pemerintah. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum yang melayani trayek antarkota antar provinsi, antarkota dalam provinsi, antar lintas negara harus menyertakan dokum yang meliputi:

- a. Tiket penumpang umum untuk angkutan dalam trayek.
- b. Tanda pengenal bagasi dan,
- c. Manifes.

Sedangkan pihak yang berwenang untuk mengeluarkan izin pengoperasian angkutan umum orang dan/atau barang adalah Menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, Gubernur, Bupati dan Walikota yang dilihat berdasarkan cakupan wilayah masing-masing.

Sementara PP No 74 Tahun 2014 secara teknis melaksanakan UU No 29 Tahun 2004 yang didalamnya disebutkan bahwa pelayanan angkutan barang orang dengan tujuan tertentu yang meliputi angkutan antar jemput, angkutan permukiman, angkutan karyawan, angkutan carter dan angkutan sewa harus mendapatkan izin dari pemerintah tentang kelayakan beroperasi dan harus dilengkapi tanda nomor kendaraan dengan warna dasar plat kuning dengan tulisan hitam.

Berdasarkan urain kedua dasar hukum tersebut dapat disimpulkan bahwa angkutan umum yang mengangkut barang dan/atau orang harus mendapatkan izin dari pemerintah serta harus berbadan hukum dan dilengkapi dengan tanda plat kuning. Sehingga munculnya Gojek sebagai alat transportasi tidak sesuai dengan undang-undang yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Selain Gojek, jenis roda transportasi yang populer di Indonesia seperti Ojek dalam hal ini adalah ojek pangkalan dan rental mobil tidak dapat dikategorikan sebagai jenis angkutan umum yang dapat digunakan oleh masyarakat, karena keberadaannya tidak sesuai prosedur sebagaimana telah dijelaskan dalam UU No 22 Tahun 2009 serta PP No 74 Tahun 2014. Oleh sebab itu keberadaan jenis roda transportasi seperti Ojek Pangkalan, Transportasi Berbasis *Online* dan Rental Mobil keberadaannya adalah illegal.

2.2 Transportasi

Miro (2005:70) menjelaskan tentang transportasi bahwa usaha pemindahan atau pergerakan dari satu lokasi ke lokasi yang lain dengan menggunakan alat tertentu yang memiliki dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu. Sementara menurut Kamaluddin (2003:13) transportasi berarti mengangkut, membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi menjadi suatu jasa yang diberikan baik dari Pemerintah maupun pihak swasta untuk menolong orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Pengertian lainnya dikemukakan oleh Nasution (1999:24) menjelaskan bahwa transportasi dapat diartikan sebagai proses pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa transportasi merupakan sarana penting untuk mendukung kegiatan manusia setiap hari yang meliputi dimensi waktu, alat dan tujuan tertentu.

2.2.1 Pengaruh Transportasi Terhadap Perekonomian

Pengaruh transportasi terhadap sektor perekonomian dianggap memiliki peranan yang sangat penting. Untuk dapat menghubungkan antara factor-faktor produksi, pengolahan sampai distribusi kepada masyarakat membutuhkan peranan sektor transportasi. Dengan kondisi tersebut tidak mengherankan apabila negara seperti Amerika Serikat di era Presiden Obama mengajukan proposal investasi di bidang transportasi senilai US\$50 miliar untuk memodernisasi jalan nasional, rel dan sistem penerbangan (Tong dkk, 2014:65).

Dampak yang sangat kental dari adanya sistem transportasi adalah untuk pertama kalinya dalam sejarah manusia tingkat urbanisasi secara global tahun 2008 mengalami peningkatan sebesar 50% dari populasi global (IBM, 2011:5). Selain hal tersebut, transportasi juga menyebabkan implementasinya reformasi struktural di bidang informasi seperti privatisasi dan liberalisasi untuk mengurangi kemiskinan di negara-negara Afrika, meskipun kebijakan tersebut tidak berjalan secara efektif (Ariyo, 2004:23).

Selama beberapa dekade, transportasi tidak hanya dianggap sebagai sektor yang mencakup perputaran barang maupun jasa, melainkan sebagai alat yang digunakan untuk mengurangi tingkat kemiskinan, pengangguran sehingga dianggap sebagai sektor selain pendidikan yang dapat meningkatkan taraf hidup manusia melalui penciptaan tenaga kerja serta pertumbuhan ekonomi (IBM, 2011:7)

2.3 Transportasi Berbasis *Online*

Transportasi berbasis *online* pertama kali muncul di Amerika Serikat pada tahun 2009 yang bernama Uber. Uber merupakan taksi online yang terintegrasi dengan *smartphone* sehingga penggunaannya mudah dimengerti oleh masyarakat Amerika Serikat. Kelebihan lain yang dimiliki oleh selain taksi konvensional adalah Uber menunjukkan besaran tarif yang dibebankan kepada masyarakat sebelum melakukan proses pemesanan.

Pengaruh adanya Uber di Amerika Serikat adalah menurunkan tarif taksi sampai sebesar 30% hanya selama 4 tahun sejak kemunculan Uber pada tahun 2013. Kemudian terjadi demonstrasi yang dilakukan oleh para pengemudi taksi

konvensional yang meminta pemerintah Amerika Serikat untuk melarang beroperasinya Uber karena dianggap tidak memiliki izin usaha yang ditandai dengan penggunaan kendaraan pribadi untuk tujuan komersial khususnya sebagai roda transaksi (Alley, 2016:3).

Fenomena munculnya transportasi berbasis *online* di Amerika Serikat juga melanda sejumlah negara-negara seperti Brazil, Inggris, Canada, China, Perancis, Jerman, India, Jepang, Korea, Spanyol, dan Colombia. Kemunculan tersebut memicu adanya protes dari para pengemudi maupun pengusaha Taksi untuk melarang beroperasinya transportasi berbasis *online*. Negara-negara tersebut pada akhirnya melarang beroperasinya transportasi berbasis *online* dengan alasan kendaraan pribadi tidak dapat digunakan sebagai kendaraan umum serta untuk menghindari persaingan yang tidak sehat antar pengusaha khususnya pengusaha taksi.

Di Indonesia transportasi berbasis online akhirnya resmi diperbolehkan setelah muncul adanya intervensi langsung dari Presiden Jokowi terhadap keputusan yang telah dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan tentang pelarangan beroperasinya transportasi berbasis online. Dasar hukum diperbolehkan beroperasinya transportasi berbasis *online* adalah Peraturan Menteri No. 32 Tahun 2016.

Dalam peraturan menteri tersebut dijelaskan bahwa transportasi berbasis online seperti Gojek, Uber, Grab harus memiliki badan hukum seperti halnya jenis angkutan umum lainnya, apabila hal tersebut tidak dapat dipenuhi maka transportasi berbasis *online* tidak dapat beroperasi.

2.4 Penelitian Terdahulu

Berikut adalah matrik penelitian terdahulu yang relevan serta mendukung dalam penelitian ini.

Tabel 2.1 Matrik Penelitian Terdahulu

No	Peneliti dan Judul	Metode dan Hasil
1	Rohani Budi Prihatin Vol. VIII (2016) melakukan penelitian dengan judul Dampak Sosial Transportasi Berbasis Online	Metode yang digunakan adalah dekskripit kualitatif, penelitian ini menjelaskan bahwa adanya transportasi online menandakan bahwa kita telah memasuki era modern yang semuanya akan sangat mudah terhubung ke yang lain dalam suatu waktu. Hal tersebut tidak dapat dihindari, awalnya adalah <i>online shop</i> , kemudian transportasi berbasis online. Pemerintah sebagai pengawas harus memberikan perlindungan terhadap konsumen maupun pengemudi karena tariff yang dibebankan kepada masyarakat harus obyektif dan tidak merugikan salah satu pihak.
2	Alley, Jonathan K. 2016. Melakukan penelitian dengan judul The Impact of Uber Technologies on the New York City Transportation Industry.	Metode yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah kualitatif yang menjelaskan bahwa adanya uber selama 4 tahun semenjak munculnya mampu menurunkan tariff penggunaan taksi konvensional. Hal tersebut didasarkan bahwa uber tidak memiliki ijin usaha seperti layaknya taksi konvensional. Kemudahan yang ditawarkan oleh uber membuat masyarakat lebih memilih menggunakan taksi online daripada menggunakan taksi konvensional, sementara bagi pengemudi taksi online tidak terikatnya dengan sistem setoran menyebabkan pengemudi uber semakin berkembang di kota-kota seluruh Amerika Serikat.

3	<p>Alice Wang, 2015 melakukan penelitian dengan judul <i>The Economic Impact of Transportation Network Companies on The Taxi Industries</i></p>	<p>Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Hasil penelitian tersebut menjelaskan bahwa. Terhubungnya transportasi berbasis online seperti Uber, Lyft, Sidecar dengan Smartphone, Social media dan GPS membuat transportasi online mudah dipelajari dan menarik masyarakat Amerika Serikat. Ditambah dengan tidak adanya pembatasan serta regulasi yang mengatur taksi online menyebabkan taksi online memberikan harga yang lebih murah, efisien karena terhubung dengan GPS serta lebih menyenangkan dibandingkan dengan taksi konvensional.</p>
4	<p>Steven Rahel, 2016 melakukan penelitian dengan judul <i>Economics of The Taxi Industry: An Uber Shake-Up</i></p>	<p>Metode yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah deskriptif kualitatif. Hasil penelitian tersebut adalah taxi selama bertahun-tahun dinobatkan sebagai transportasi yang nyaman dan cepat untuk transportasi dalam kota, pada akhirnya mengalami penurunan omzet yang sangat signifikan. Hal tersebut dikarenakan kurangnya inovasi dalam pengelolaan industri taksi yang membuat perusahaan baru seperti Uber memanfaatkan kondisi tersebut yang terintegrasi dengan smartphone membuat pembagian data dengan mitra seperti jumlah penumpang, pemasukan, serta adanya capaian bonus membuat Uber lebih disukai oleh para pengemudi taksi. Keuntungan yang diberikan kepada konsumen adalah terintegrasinya dengan GPS membuat pelanggan mengetahui lokasi yang dapat ditempuh serta mengetahui besaran harga terlebih dahulu sebelum melakukan pemesanan. Selain hal tersebut adalah, konsumen mendapatkan pelayanan yang lebih dibandingkan dengan taksi konvensional yaitu kecepatan dalam mengantar maupun menjemput ke</p>

		lokasi yang diinginkan oleh konsumen.
5	Patrick D. Nistal and Dr. Jose Regin F. Regidor melakukan penelitian dengan judul <i>Comparative Study of Uber and Regular Taxi Service Characteristics</i>	Metode yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah deskriptif dan statistik inferensial. Hasil tersebut menjelaskan bahwa pengguna Uber merasa memiliki sopir pribadi karena dapat meminta untuk dijemput dan diantar kemanapun cukup dengan menggunakan <i>smartphone</i> , mobil yang digunakan pada uber umumnya adalah mobil pribadi dan baru sehingga menambah prestise yang menggunakan serta tingkat kenyamanan lebih karena terhubung dengan GPS sehingga tidak ada lagi fenomena salah jalan.

Perbedaan dalam penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah:

1. Dalam penelitian terdahulu obyek yang diteliti adalah taksi yang digunakan sebagai transportasi berbasis *onlince* atau *Transportation Network Companies* (TNCs), sedangkan dalam penelitian ini adalah sepeda motor atau ojek *online* sebagai penggerak operasinya transportasi berbasis *online*.
2. Jenis transportasi yang digunakan dalam penelitian terdahulu berwujud mobil yang dapat digunakan untuk mengangkut orang, sementara dalam penelitian ini adalah sepeda motor. Berdasarkan regulasi yang mengatur tentang transportasi umum sepeda motor masih belum memiliki payung hukum yang jelas, sehingga sebelum tergabung kedalam transportasi berbasis *online*, sepeda motor sangat ilegal apabila digunakan sebagai alat transportasi.

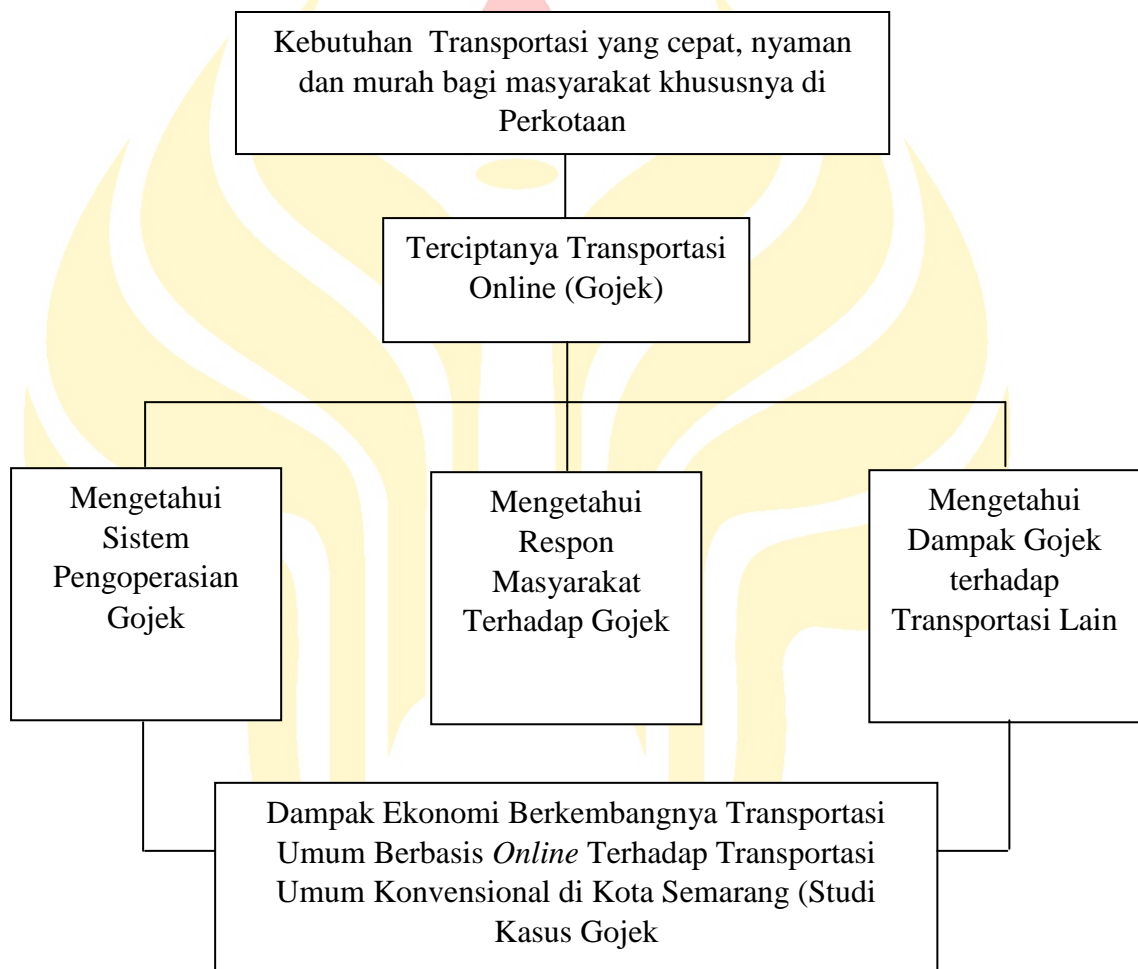
3. Dalam penelitian terdahulu layanan yang diberikan oleh *Transportation Network Companies* (TNCs) kepada konsumen hanya sebatas layanan transportasi beda halnya dalam penelitian ini yang memiliki layanan seperti *Go Massage, Go Food, Go Send, Go Mart, Go Clean, Go Car, Go Box Go Ride*. Sehingga memberikan kemudahan kepada konsumen yang memiliki tingkat kesibukan yang padat.

Persamaan antara penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah:

1. Transportasi berbasis *online* atau *Transportation Network Companies* (TNCs) di berbagai negara seperti Uni Eropa, Singapura, China, Brazil bersifat kontroversi sehingga mayoritas negara-negara di dunia melarang beroperasinya jenis transportasi *online* atau *Transportation Network Companies* (TNCs), dengan alasan kendaraan pribadi tidak dapat digunakan untuk tujuan komersial.
2. Berdasarkan berbagai literatur yang digunakan dalam penelitian ini dapat diketahui bahwa masyarakat sangat menerima dengan keberadaan transportasi berbasis *online* atau *Transportation Network Companies* (TNCs) dengan alasan kemudahan layanan yang diberikan serta tarif yang lebih murah dibandingkan dengan transportasi konvensional.
3. Alat analisis yang digunakan dalam penelitian maupun dalam penelitian ini menggunakan alat analisis deskriptif kualitatif dengan alasan bahwa dapat menjangkau jawaban yang lebih mendalam terhadap responden yang dijadikan sebagai sumber data dalam penelitian.

2.5 Kerangka Pemikiran Teoritis

Berdasarkan kajian teori dan analisis penelitian terdahulu, maka dapat disusun kerangka penelitian sebagai berikut.



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran Teoritis

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Sistem pengoperasian Gojek di Kota Semarang terdiri dari 2 sistem yaitu sistem perekrutan dan operasional pemesanan. Dalam sistem perekrutan calon anggota *driver* Gojek, PT Gojek Indonesia melakukan beberapa tahapan seperti wawancara, pengecekan kendaraan serta perjanjian. Tujuannya adalah agar *driver* Gojek yang beroperasi di Kota Semarang memberikan kenyamanan pada konsumen. Dalam operasional pemesanan Gojek hanya dapat dilakukan masyarakat melalui aplikasi Gojek yang tersedia di *Playstore* dan *Appstore* pada *Smartphone*, dengan memilih layanan yang tersedia seperti Go Ride, Go Car, Go Send dan lain-lain. Selanjutnya *driver* Gojek akan menjemput penumpang dalam waktu kurang lebih 5 menit.
2. Gojek tidak memberikan dampak terhadap penurunan tarif angkutan umum di Kota Semarang, tetapi Gojek berdampak pada menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi umum konvensional berkisar antara 20-30% per bulan. Sementara pendapatan rata-rata pengemudi Gojek yaitu sebesar Rp2.670.000/bulan jauh lebih besar dibandingkan pendapatan pengemudi transportasi umum konvensional dan diatas UMK Kota Semarang.

3. Respon masyarakat terhadap beroperasinya Gojek di Kota Semarang yaitu masih didominasi oleh pengguna kalangan usia produktif yang lebih cepat merespon perkembangan teknologi dan fenomena sosial, seperti mahasiswa, pelajar SMA dan sarjana. Tingkat kepuasan masyarakat mayoritas menyatakan cukup nyaman dalam pelayanan yang diberikan oleh Gojek. Sedangkan untuk alasan penggunaan Gojek masyarakat di Kota Semarang lebih mengikuti *trend* yang ada di kota-kota besar lainnya. Untuk tujuan penggunaan Gojek di Kota Semarang, kantor, tempat kerja dan kampus merupakan yang paling sering dituju oleh masyarakat.

5.2 Saran

Berdasarkan temuan yang dijelaskan dalam penelitian ini, maka dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. PT Gojek Indonesia harus lebih selektif lagi dalam cara rekrutmen pendaftar *driver* Gojek, dengan lebih menyaring tingkat kepribadian calon pendaftar, seperti pengalaman mengemudi, keramahan pengemudi contohnya senyum dan salam, demi memberikan kenyamanan dan rasa aman bagi pelanggan Gojek. Serta ditambahkan lagi cara pemesanan melalui aplikasi lain, Jika sekarang Gojek hanya melalui *Playstore* dan *Appstore* alangkah lebih baik jika memperluas ke aplikasi *smartphone* lain seperti *blackberry* dan *windowsphone* yang belum tersedia.
2. Perlu adanya upaya dari pemerintah Kota Semarang untuk meningkatkan pendapatan bagi pengemudi transportasi umum konvensional, agar tidak ada kesenjangan pendapatan dengan pengemudi transportasi berbasis

online melalui perbaikan pengelolaan transportasi maupun subsidi seperti yang dilakukan pada BRT.

3. Perlu adanya sistem pengoperasian pada Gojek yang lebih mudah lagi terutama dalam hal pemesanan, Agar masyarakat yang belum terlalu pandai menggunakan *smartphone* seperti kalangan ibu rumah tangga dan lainnya dapat menggunakan Gojek untuk bepergian. Serta memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang bagaimana sistem penggunaan transportasi berbasis online. Karena kemajuan teknologi dan informasi sekarang ini merambah ke sektor-sektor lain, tak terkecuali di sektor transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Alley, Jonathan K. 2016. *The Impact of Uber Technologies on the New York City Transportation Industry*. University of Arkansas. Theses.
- APJII. 2014. *Dinamika Data Aplikasi Informatika*. Kominfo Indonesia.
- BKPM. 2016. *Laporan Kegiatan Penanaman Modal Triwulan II dan Semester I Tahun 2016*.
- BPS. 2015. *Profil Kependudukan Kota Semarang Tahun 2015*.
- _____. 2016. *Semarang Dalam Angka 2015*.
- _____. 2016. *Realisasi Penanaman Modal PMDN – PMA Triwulan I Tahun 2016*.
- Bungin, Burhan. 2003. *Pemahaman Filosofis dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- IBM. 2011. *Transportation and economic development: why smarter transport is good for jobs and growth*. New York. United State of America.
- Given, Lisa M. (editor). 2008. *The Sage encyclopedia of qualitative research methods*. Thousand Oaks: Sage.
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Lhomet Etienne & Laura Cornelis. 2014. *Menemukan Solusi Transportasi Perkotaan: Tantangan Pembiayaan dan Integrasi Jaringan*. Seminar: Bandung.
- Miro, Fdel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nasution, M.N. 1999. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia
- National Economic Council and the President's Council of Economic Advisers. 2014. *An Economic Analysis of Transportation Infrastructure Investment*. White House.
- Nurdiani, Nina. 2014. *Teknik Sampling Snowball Dalam Penelitian Lapangan*. Binus University. ComTech Vol. 5 No 2 Desember 2014.
- Nistal, Patrick D dan DR. Jose Regin F. Regridor. 2015. *Comparative Study of Uber and Regular Taxi Service Characteristics*.
- _____. *Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan*. 2014
- _____. *Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek*.
- Prihatin, Rohani Budi. 2016. *Dampak Sosial Transportasi Berbasis Online* Pusat Penelitian Pengkajian DPR RI. Jakarta.

- Rahel, Steven. 2016. *Economics of the Taxi Industry: An Uber Shake-up*. University of Wyoming. Thesis.
- Sekaran, Uma. *Research Methods For Business*. New York. John Willey & Sons, Inc.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmadinata, Nana Syaodih. 2007. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Taylor and Bogdan. 1984. *Introduction to qualitative research methods*. USA: Wiley.
- Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. 2009.
- Wang, Alice. 2005. *The Economic Impact of Transportation Network Companies on The Taxi Industries*. Claremont Colleges. Theses.



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG