

**ANALISIS PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA  
(ANGKOT) DI KOTA SURAKARTA SERTA PERBEDAAN  
PENDAPATAN SEBELUM DAN SESUDAH ADANYA  
TRANSPORTASI DARING (*ONLINE*)**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan  
Program Studi Strata I pada Jurusan Ekonomi Pembangunan  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis**

**Oleh**

**FEBRIAN AHMAD QISTHI  
B 300 130 050**

**ILMU EKONOMI STUDI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA  
2018**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA  
(ANGKOT) DI KOTA SURAKARTA SERTA PERBEDAAN  
PENDAPATAN SEBELUM DAN SESUDAH ADANYA  
TRANSPORTASI DARING (*ONLINE*)**

**PUBLIKASI ILMIAH**

Oleh:

**FEBRIAN AHMAD QISTHI**  
B 300 130 050

**Telah diperiksa dan disetujui oleh:**

**Dosen Pembimbing**



**(Siti Fatimah Nurhayati., S.E, M.Si)**

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**ANALISIS PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA**  
**(ANGKOT) DI KOTA SURAKARTA SERTA PERBEDAAN**  
**PENDAPATAN SEBELUM DAN SESUDAH ADANYA**  
**TRANSPORTASI DARING (ONLINE)**

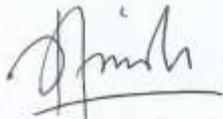
OLEH:

**FEBRIAN AHMAD QISTHI**  
**B 300 130 050**

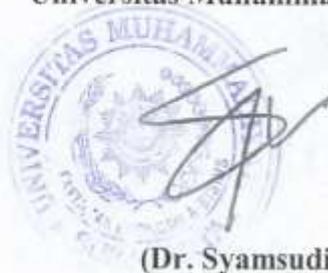
**Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji**  
**Fakultas Ekonomi dan Bisnis**  
**Universitas Muhammadiyah Surakarta**  
**Pada Hari Sabtu, 07 Juli 2018**  
**Dan dinyatakan telah memenuhi syarat**

**Dewan Penguji :**

1. Siti Fatimah Nurhayati., S.E, M.Si  
(Ketua Dewan Penguji)
2. Muhammad Arif, S.E., M.Ec.Dev  
(Anggota I Dewan Penguji)
3. Drs. Yuni Prihadi Utomo., MM  
(Anggota II Dewan Penguji)
4. Dr. Didit Purnomo S.E.,M.Si  
(Anggota III Dewan Penguji)

(  )  
(  )  
(  )  
(  )

**Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis**  
**Universitas Muhammadiyah Surakarta**



**(Dr. Syamsudin, M.M)**

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa publikasi ilmiah ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar sarjana di perguruan tinggi dan sepengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidak benaran dalam pernyataan saya di atas, maka akan saya pertanggung jawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 07 juli 2018

Penulis



Febrian Ahmad Qisthi  
B300130050

# **ANALISIS PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA (ANGKOT) DI KOTA SURAKARTA SERTA PERBEDAAN PENDAPATAN SEBELUM DAN SESUDAH ADANYA TRANSPORTASI DARING (*ONLINE*)**

## **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkutan di kota Surakarta serta menganalisis perbedaan pendapatan sopir angkutan kota (angkot) sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*) di kota Surakarta. Penelitian ini menggunakan data primer dengan menyebarkan kuisioner sejumlah 54 responden. Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda dan uji *Paired sample T-test*. Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda uji normalitas berdistribusi normal. Uji linieritas yang dipakai tepat atau linier. Asumsi klasik tidak terdapat masalah dalam model. Uji t variabel jam kerja dan biaya BBM berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan.  $R^2$  sebesar 0,5416; artinya 54,16% variasi variabel pendapatan sopir angkutan dapat dijelaskan oleh variabel umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM. Sedangkan sisanya 45,84% dipengaruhi oleh variabel lain atau faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model. Berdasarkan hasil uji *Paired sample T-test* menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan sopir angkutan sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*).

**Kata kunci :** Pendapatan, angkutan umum, jam kerja, biaya BBM, *Paired sample*

*T-test*

## **Abstract**

*This study aims to analyze the effect of age, work experience, working hours and fuel costs to the income of the driver in the city of Surakarta and to analyze the difference in the income of urban transport drivers before and after the online transport in the city of Surakarta. This study uses primary data with questionnaires spread of 54 respondents. This research use multiple linier regression analysis method and Paired sample T-test. Based on the results of multiple linear regression analysis normality test normal distribution. The linearity test is used appropriately or linearly. Classic assumption there is no problem in the model. The T test of variable of working hour and fuel cost have significant effect to the income of the angkot,s driver.  $R^2$  of 0,5416; meaning 54.16% variation of income angkot,s driver variable can be explained by age variable, work experience, working hours and fuel cost. While the remaining 45.84% is influenced by other variables or other factors not included in the model. Based on test results Paired sample T-test shows*

*there is a significant difference between transport driver income before and after the existence of online transport.*

**Keywords:** *Revenue, public transportation, working hours, fuel cost, Paired sample T-test*

## **1. PENDAHULUAN**

Indonesia sebagai negara berkembang tidak bisa lepas dari kemacetan baik di kota-kota besar maupun di kota sedang, mulai dari jalan-jalan utama hingga jalan-jalan alternatif. Kemacetan terjadi sebagai dampak peningkatan sarana angkutan yang tidak diimbangi dengan perluasan jalan dan integrasi antar angkutan umum.

Kondisi jalan yang semakin macet di perkotaan diakibatkan masih tingginya penggunaan kendaraan pribadi ketimbang menggunakan transportasi umum seperti angkot, bus, dan transportasi umum lainnya. Tingginya penggunaan kendaraan tak lepas dari maraknya kredit sepeda motor yang dapat membuat minat masyarakat akan jasa transportasi umum semakin menurun dan malah akan mengakibatkan kemacetan karena jumlah kendaraan pribadi yang semakin meningkat setiap tahunnya.

Kurangnya minat masyarakat menggunakan transportasi umum seperti angkutan kota (angkot) juga ditunjang dengan hadirnya transportasi daring seperti go-jek, uber dan grab pada awal tahun 2017. Hal ini menimbulkan persaingan baru antara transportasi umum konvensional dengan transportasi daring yang secara tidak langsung akan mempengaruhi pendapatan sopir angkutan kota (angkot), dalam hal ini adalah pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota surakarta.

## **2. METODE**

### **2.1 Jenis dan Sumber Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer yang diperoleh dari responden yaitu sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang telah ditulis dan disusun oleh penulis serta data sekunder yang bersumber dari koperasi trans roda sejati (TRS) dan data yang

berasal dari pemerintah kota Surakarta dan Badan Pusat Statistik Surakarta ([www.surakartakota.bps.go.id](http://www.surakartakota.bps.go.id)).

## 2.2 Metode analisis data

Untuk menganalisis pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkutan di kota Surakarta, digunakan model regresi linier berganda dengan metode *ordinary least square* (OLS). Persamaan regresi yang digunakan adalah (Gujarati, 2015):

$$Y_t = \beta_0 + \beta_1 X_{1t} + \beta_2 X_{2t} + \beta_3 X_{3t} + \beta_4 X_{4t} + \mu \quad (1)$$

Keterangan:

Y	= Pendapatan sopir angkutan di kota Surakarta
$\beta_0$	= Konstanta
$\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$	= Koefesien regresi
$X_{1t}$	= Umur
$X_{2t}$	= Pengalaman kerja
$X_{3t}$	= Jam kerja
$X_{4t}$	= Biaya BBM
$\mu$	= variabel pengganggu ( <i>error</i> )

Untuk menganalisis perbedaan pendapatan sopir angkutan kota (angkot) sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*) di kota Surakarta, pengujian dilakukan dengan uji *Paired sample T-test* digunakan untuk menguji perbedaan dua sampel yang berpasangan. Sampel yang berpasangan diartikan sebagai sebuah sampel dengan subjek yang sama namun mengalami dua perlakuan yang berbeda pada situasi sebelum dan sesudah proses (Santoso, 2001).

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Tujuan penelitian yang pertama untuk menganalisa pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota surakarta menggunakan model regresi berganda metode *ordinary least square* (OLS) dengan formulasi sebagai berikut (Gujarati, 2012) :

$$PDT_t = \beta_0 + \beta_1 UM_t + \beta_2 PK_t + \beta_3 JK_t + \beta_4 BB_t + \mu_i \quad (2)$$

Keterangan :

PDT	= Pendapatan sopir angkuta
$\beta_0$	= Konstanta
$\beta_1$ ..... $\beta_4$	= Koefesien regresi variabel bebas
UMt	= Umur
PKt	= Pengalaman kerja
JKt	= Jam kerja
BBt	= Biaya BBM
$\mu$	= variabel pengganggu (error)

Berdasarkan hasil analisis regresi, maka diperoleh model pada regresi linier berganda metode *ordinary least square* (OLS) seperti terlihat pada tabel 3-1 :

Tabel 1  
Hasil Estimasi Model Ekonometri

---


$$PDT_t = - 27889,34 + 465,59 UM_t + 398,81 PK_t + 3415,16 JK_t + 0,763948 BB_t$$

(0,2888)    (0,3770)    (0,3713)    (0,0699)\*\*    (0,0007)\*

---

$R^2 = 0,5416$  ; DW-Stat = 1,9120 ; F-Stat = 14,474 ; Prob. F-Stat = 0,0000

---

Uji Diagnosis

- (1) Normalitas  
 $\chi^2(2) = 4,1394$ ; Prob. ( $\chi^2$ ) = 0,1262
  - (2) Linieritas  
 $F(2,47) = 0,8374$ ; Prob. ( $\chi^2$ ) = 0,4392
  - (3) Multikolinieritas (VIF)  
UM = 1,2195; PK = 1,4761; JK = 1,8851; BB = 1,7817
  - (4) Otokorelasi  
 $\chi^2(3) = 0,9267$ ; Prob. ( $\chi^2$ ) = 0,4354
  - (5) Heteroskedastisitas  
 $\chi^2(13) = 12,0874$ ; Prob. ( $\chi^2$ ) = 0,5993
- 

**Sumber** : Data primer yang diolah.

**Keterangan** : Angka dalam kurung adalah probabilitas empiric t-statistik.

\*\*      Signifikan pada  $\alpha = 0,10$

\*        Signifikan pada  $\alpha = 0,01$

### 3.1 Uji Validitas Model

#### 3.1.1 Uji Normalitas (uji *Jarque Bera*)

Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan uji *Jarque Bera*, berdasarkan tabel 3-1 terlihat nilai signifikansi statistik uji *Jarque Bera* adalah sebesar prob. ( $\chi^2$ ) = 0,1262, yang berarti  $> 0,10$ .  $H_0$  diterima, distribusi  $\mu_t$  normal. 3.1.2 Uji Linieritas (uji *Ramsey Reset*)

Uji linieritas dalam penelitian ini menggunakan uji *Ramsey Reset*, berdasarkan Tabel 3-1 terlihat dari hasil uji *Ramsey Reset* nilai  $F(2,47) = 0,8374$ ; dan nilai prob. ( $\chi^2$ ) = 0,4392 yang berarti  $> 0,10$ .  $H_0$  diterima, kesimpulan spesifikasi model yang dipakai dalam penelitian ini adalah tepat atau linier.

### 3.2 Uji Asumsi Klasik

#### 3.2.1 Uji Multikolinieritas (uji VIF)

Uji multikolinieritas yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Variance Inflation Factor* (VIF), berdasarkan tabel 3-1 diketahui bahwa nilai VIF pada setiap variabelnya sebagai berikut: UM = 1,2195; PK = 1,4761; JK = 1,8851; BB = 1,7817. Dari hasil ini semua variabel menunjukkan bahwa nilai VIF  $< 10$ , sehingga tidak ada masalah multikolinieritas.

#### 3.2.2 Uji Otokorelasi (uji *Breusch Godfrey*)

Uji otokorelasi pada penelitian ini menggunakan uji *Breusch Godfrey*, berdasarkan hasil tabel 4-8 terlihat nilai  $\chi^2(3) = 2,8594$  dengan nilai prob. ( $\chi^2$ ) = 0,4138, yang berarti  $> 0,10$ .  $H_0$  diterima, kesimpulan tidak terdapat masalah otokorelasi.

#### 3.2.3 Uji Heteroskedastisitas (uji *White*)

Uji heteroskedastisitas dalam model akan diuji menggunakan uji *White*, berdasarkan tabel 3-1 dapat diketahui bahwa nilai p, probabilitas atau signifikansi statistik  $\chi^2$  uji *White* adalah sebesar prob. ( $\chi^2$ ) = 0,5993 yang berarti  $> 0,10$ .  $H_0$  diterima, kesimpulan tidak terdapat masalah heteroskedastisitas pada model.

### 3.3 Pengujian Statistik

#### 3.3.1 Uji Validitas Pengaruh

Uji validitas pengaruh yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji t, hasil uji t dapat dilihat pada tabel 3-2 :

Tabel 2  
Hasil Uji Validitas Pengaruh Variabel Independen

Variabel	C	Sig.t	Kriteria	Kesimpulan
UM	465,5921	0,3770	> 0,10	Tidak signifikan pada $\alpha = 0,10$
PK	398,8165	0,3713	> 0,01	Tidak signifikan pada $\alpha = 0,10$
JK	3415,161	0,0699	< 0,10	Signifikan pada $\alpha = 0,10$
BB	0,763948	0,0007	< 0,01	Signifikan pada $\alpha = 0,01$

Sumber : Data primer yang diolah..

### 3.3.2 Uji Kebaikan Atau Eksistensi Model (Uji F)

Uji eksistensi model adalah uji F, berdasarkan tabel 3-2 terlihat nilai p, probabilitas atau signifikansi empirik statistik F pada eksistensi model memiliki nilai 0,0000 yang berarti  $< 0,01$ . Jadi  $H_0$  ditolak, kesimpulannya model yang dipakai dalam penelitian eksis.

### 3.4 Analisis Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Uji koefisien determinasi bertujuan untuk melihat besarnya prosentase variasi (keragaman) variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variasi variabel independen dalam model. Berdasarkan dari hasil analisis  $R^2$  menunjukkan sebesar 0,5416; artinya 54,16% variasi variabel pendapatan sopir angkot dapat dijelaskan oleh variabel umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM. Sedangkan sisanya 45,84% dipengaruhi oleh variabel lain atau faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model.

### 3.5 Uji *Paired Sampel T test*

Tujuan penelitian yang ke dua untuk melihat apakah terdapat perbedaan pendapatan yang signifikan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*) dengan menggunakan uji *paired Sampel T test*.

Tabel 3  
*Paired Samples Test*

	Paired Differences			95% Confidence Interval of the Difference		t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	Lower	Upper			
Pair 1 sebelum – sesudah	61666,667	38411,869	5227,193	51182,245	72151,089	11,797	53	,000

Sumber : Data primer yang diolah

Dapat dilihat pada Tabel 3-3 terlihat nilai Sig. (*2-tailed*) sebesar  $0,000 < 0,10$ , Jadi  $H_0$  ditolak, kesimpulannya terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*).

#### 4. PENUTUP

##### 4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa regresi linier berganda dengan metode *ordinary least square* (OLS) tentang analisis pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota surakarta serta hasil analisis dengan metode *paired sampel T test* tentang perbedaan pendapatan sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*Online*), maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Hasil uji t dapat diketahui bahwa variabel yang berpengaruh dan tidak berpengaruh signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja pada industri bengkel las adalah sebagai berikut :
  - a. Umur tidak berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta pada  $\alpha = 0,10$ .
  - b. Pengalaman Kerja tidak berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta pada  $\alpha = 0,10$ .
  - c. Jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta pada  $\alpha = 0,10$ .

- d. Biaya BBM berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta pada  $\alpha = 0,01$ .
- 2) Hasil uji F secara bersama-sama variabel umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta pada  $\alpha = 0,01$ .
- 3) Determinan ( $R^2$ ) memperoleh nilai sebesar 0,5416 yang artinya bahwa 54,16% pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta dipengaruhi tingkat umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM. Sedangkan sisanya 45,84% dipengaruhi oleh variabel lain atau faktor lain yang tidak dimasukkan dalam model.
- 4) Hasil uji *paired sampel T test* diketahui bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*) di kota Surakarta pada  $\alpha = 0,01$ , yang artinya adanya transportasi daring (*online*) secara signifikan mempengaruhi pendapatan sopir angkuta di kota Surakarta.

#### **4.2 Saran**

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka saran yang dapat disampaikan adalah sebagai berikut :

- 1) Bagi dinas perhubungan dan komunikasi

Penelitian ini bisa menjadi pertimbangan bagi dinas perhubungan dan komunikasi guna menyiapkan sarana transportasi yang terintegrasi, nyaman, aman, efisien dan terjangkau dengan cara meremajakan armada transportasi umum dan mengadakan kampanye tentang pentingnya beralih ke transportasi umum yang berimbas mengurangi tingkat kemacetan di kota Surakarta dan harapanya transportasi umum lebih banyak diminati masyarakat. Terkait transportasi daring diharapkan dinas perhubungan dan komunikasi dapat mengatur dan meminta penyedia jasa transportasi daring agar mentaati peraturan menteri perhubungan nomor 108 tahun 2017 mengenai transportasi daring (*online*).

2) Bagi pemerintah kota Surakarta

Hasil penelitian ini bagi pemerintah kota Surakarta diharapkan dapat memberi masukan dengan memperbaiki pengembangan transportasi kedepan melalui proses penataan dengan konsep perbaikan kebijakan tentang transportasi perkotaan yang lebih terarah dan terorganisir dan di tunjang dengan sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi agar masyarakat beralih ke transportasi umum sehingga menjadikan angkutan kota menjadi andalan angkutan umum perkotaan.

3) Bagi sopir angkutan kota (angkot)

Hasil penelitian ini bagi para sopir angkutan kota (angkot) diharapkan dapat digunakan sebagai masukan atau gagasan untuk mengoptimalkan usahanya agar lebih produktif dan efisien.

4) Bagi masyarakat umum

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menggugah masyarakat mengenai pentingnya transportasi umum sebagai solusi mengurangi tingkat kemacetan dan menghindari penggunaan kendaraan pribadi sebagai salah satu wujud pengurangan penggunaan bahan bakar yang tidak dapat diperbaharui.

5) Bagi akademisi

Bagi akademisi penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai referensi peneliti lain yang terkait di masa yang akan datang dan dapat lebih dikembangkan dengan variabel dan model yang berbeda. Dengan demikian diharapkan dapat memberi hasil yang lebih baik lagi demi sempurnanya penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_. 2002. *Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 89.
- \_\_\_\_\_. 2003. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat nomor SK.687/AJ.206/DRJD. *tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*.
- \_\_\_\_\_. 2009, *Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

- Alma, B., Riduwan & Sunarto, 2007. *Pengantar Statistika Untuk penelitian : Pendidikan, Sosial, Komunikasi, Ekonomi dan Bisnis*. Bandung: Alfabeta.
- Arfin, Hadi Nurfahmi. 2017. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi Becak Wisata (Studi Kasus Paguyuban Pengemudi Becak Wisata Di Kota Jogja)*. Skripsi. FEB. Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. tidak dipublikasikan.
- Arikunto, S. 2010. *Prosedur penelitian : Suatu Pendekatan Praktik*. (Edisi Revisi). Jakarta : Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik [BPS]. 2016. *Banyaknya Kendaraan Angkutan Umum yang Berdomisili di Kota Surakarta Tahun 2010-2016*: Badan Pusat Statistik Kota Surakarta.
- Bintarto.1996. *Tenaga Kerja Dalam Pembangunan*. Universitas Indonesia. Jakarta : LP3ES
- B. Johnson, Elaine. 2007. *Contextual Teaching and Learning*, terjemahan Ibnu Setiawan. Bandung: MLC.
- Boediono. 2002. *Pengantar ekonomi*. Jakarta, Erlangga.
- Damodar N. Gujarati and Dawn C. Porter. 2012. *Dasar-dasar Ekonometrika*. Jakarta: Salemba Empat.
- Dia Setiyawati, Debrina. 2009. *Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Supir Angkutan Kota Di Kabupaten Jember*. Skripsi. FEB. Ekonomi Pembangunan. Universitas Jember. tidak dipublikasikan.
- Djarwanto PS.,1987. *Statistik Sosial Ekonomi*, Edisi pertama, Yogyakarta : BPFE
- Djarwanto PS dan Pangestu Subagyo. 2012. *Statistik Induktif*. Edisi 5. Yogyakarta:Penerbit BPFE.
- Dwi siswanto. 2013. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Supir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember*. Skripsi. FEB. Ekonomi Pembangunan. Universitas Jember. tidak dipublikasikan.
- Etty Soesilowati. 2008. "Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang Terhadap Kemacetan Lalulintas di Wilayah Pinggiran dan Kebijakan yang Ditempuhnya." Jejak, Vol.1, No. 1.
- Federal Highway Administration. 2005. *Traffic Congestion and Reliability: Trends and Advanced Strategies for Congestion Mitigation*. Cambridge. Massachusetts. USA. Cambridge Systematics, Inc.
- Foster, Bill. 2001. *Pembinaan untuk Peningkatan Kinerja Karyawan*. Jakarta : PPM.
- Gujarati, Damodar N, 2004. *Basic Econometrics*, Fourth edition, Singapore. McGraw-Hill Inc.
- Indasari, Nur. 2017. "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pendapatan Nelayan Perahu Motor Tempel di Desa Tamasaju Kecamatan Galesong Utara Kabupaten Takalar". Skripsi. FEBI. Ilmu Ekonomi. Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar. tidak dipublikasikan.
- Irawan, dan Suparmoko. 1981. *Ekonomi Pembangunan*, edisi ketiga, Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Gadjah Mada.
- Kamaluddin 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta. Ghalia Indonesia.

- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.35 Tahun 2003 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*.
- Khisty, Jotin dan B. Kent Lall. 2003. *Dasar – dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1*. Jakarta. Erlangga.
- Meyer, M.D and Miller E.J., 1984. *Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach*. McGraw-Hill. New York.
- Miro, F. 2000. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Erlangga.
- Miro, Fidel. 2012, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Erlangga.
- Moenir. 1998. *Manajemen Pelayanan Umum Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara
- Muliawan, Hendra dan Sutrisna, I Ketut tahun 2016 dengan judul “*Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi*”. Skripsi. FE. Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan. Universitas Udayana Bali. Dipublikasikan.
- Nasution, H.M.N. 1996. *Manajemen Transportasi*. Bogor. Ghalia Indonesia
- Nasution, H.M.N. 2004. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Papacostas. 1987. *Fundamentals of Transportation Engineering*. USA. Prantice Hall.
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang *Penyelenggaraan angkutan umum*. Jakarta. Departemen Perhubungan.
- Pratomo, Aditya Gema. 2017. *Ketiga Poin Ini Jadi Keunggulan Ojek Online Dibandingkan Konvensional*. <https://techno.okezone.com>. Diakses pada 5 April 2018 Pada jam 21.40 WIB.
- Santoso, Singgih. 2001. *Mengolah Data Statistik Secara professional*. Jakarta: PT. Alex Media Komputindo.
- Sekaran, Uma. 2011. *Metodologi penelitian untuk Bisnis, Buku 1*. Jakarta: Salemba Empat.
- Simanjuntak, J. Payman, 1998. *Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: LP3ES
- Sinulingga. 1999. *Pembangunan Kota. Tinjauan Regional dan Lokal*. Jakarta. Pustaka Sinar Harapan.
- Siregar, Syofian. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT Fajar Interpratama Mandiri.
- Sudarman, toweulu. 2001. *Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Sugiarto, dkk. 2007. *Ekonomi Mikro (sebuah kajian komprehensif)*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono, 2012, *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, Sadono. 2004. *Makro Ekonomi. Edisi Ketiga*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sumardi, M dan Hans DE. 1982. *Sumber Pendapatan Kebutuhan Pokok dan Perilaku Menyimpang*. Jakarta : Rajawali.
- Tamin, Ofyar, Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB.
- Tria Fata, Helmi. 2002. “*Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Tukang Ojek di kecamatan Arjasa Kabupaten Jember*”. Skripsi. FEB. Ekonomi Pembangunan. Universitas Jember. Dipublikasikan.