



Ascendia: Journal of Economic and Business Advancement

Vol 1 No 1 September 2025, Hal 29-40
ISSN: XXXX-XXXX (Print) ISSN: XXXX-XXXX (Electronic)
Open Access: <https://scriptaintelektual.com/ascendia/index>

Ekonomi Berbagi dan Disrupsi Pasar Transportasi di Indonesia: Kajian Literatur atas Peran Transportasi Online dalam Transformasi Ekonomi

Galih Adi Sulistyo¹, Maudhy Satyadharma^{2*}

¹ Universitas Nahdlatul Ulama Sulawesi Tenggara, Indonesia

² Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara, Indonesia

email: maudhymaudhy@gmail.com

Article Info :

Received:

17-8-2025

Revised:

28-8-2025

Accepted:

17-9-2025

Abstract

This study aims to analyze the role of online transportation in the context of the sharing economy and its impact on economic and social transformation in Indonesia. The method used is a literature review with a narrative approach that integrates empirical research results from various national and international indexed sources. The results of the study show that online transportation, through platforms such as Gojek, Grab, and Maxim, has created new jobs, increased digital inclusion, and expanded the participation of low-income communities in the digital economy. On the other hand, the disruption caused has put pressure on the conventional transportation sector due to a shift in consumer preferences towards fast, efficient, and transparent services. The adaptation of traditional players through digital collaboration and government policies is a key factor in maintaining the balance of the national transportation ecosystem. The overall results show that online transportation functions not only as an instrument of mobility but also as a catalyst for socio-economic transformation that drives inclusive growth, community empowerment, and the formation of new technology-based interaction patterns in the era of Indonesia's digital economy.

Keywords: Online transportation, sharing economy, digital disruption, social inclusion, economic transformation.

Akbsrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran transportasi daring dalam konteks ekonomi berbagi serta dampaknya terhadap transformasi ekonomi dan sosial di Indonesia. Metode yang digunakan adalah kajian pustaka dengan pendekatan naratif yang mengintegrasikan hasil-hasil penelitian empiris dari berbagai sumber terindeks nasional dan internasional. Hasil kajian menunjukkan bahwa transportasi daring, melalui platform seperti Gojek, Grab, dan Maxim, telah menciptakan lapangan kerja baru, meningkatkan inklusi digital, serta memperluas partisipasi masyarakat berpendapatan rendah dalam ekonomi digital. Di sisi lain, disrupsi yang ditimbulkan menekan sektor transportasi konvensional akibat pergeseran preferensi konsumen terhadap layanan cepat, efisien, dan transparan. Adaptasi pelaku tradisional melalui kolaborasi digital dan kebijakan pemerintah menjadi faktor kunci dalam menjaga keseimbangan ekosistem transportasi nasional. Keseluruhan hasil menunjukkan bahwa transportasi daring berfungsi bukan hanya sebagai instrumen mobilitas, tetapi juga sebagai katalis transformasi sosial-ekonomi yang mendorong pertumbuhan inklusif, pemberdayaan masyarakat, serta pembentukan pola interaksi baru berbasis teknologi di era ekonomi digital Indonesia.

Kata Kunci: Transportasi daring, ekonomi berbagi, disrupsi digital, inklusi sosial, transformasi ekonomi.



©2022 Authors.. This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License.
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang berbagai aktivitas harian, khususnya di wilayah perkotaan (Kadarisman et al., 2016; Purwoko et al., 2022). Selain berperan sebagai alat untuk memindahkan orang dan barang, transportasi juga menjadi faktor strategis yang mendorong percepatan pertumbuhan ekonomi, mempererat hubungan sosial, serta memberikan pengaruh terhadap berbagai dimensi kehidupan masyarakat. Transportasi juga menjadi penguatan interaksi sosial, serta peningkatan kualitas hidup masyarakat (Djiddin et al., 2025; Karim et al., 2023; Mustofa et al., 2025; Rachman et al., 2025).

Revolusi digital dan penetrasi internet di berbagai wilayah Indonesia telah memungkinkan munculnya layanan transportasi berbasis platform daring yang kita sebut secara umum sebagai

transportasi online (Adiningsih, 2019; Baladin et al., 2025; Setiawan et al., 2023). Layanan seperti aplikasi *ride-hailing*, *motorcycle hailing*, serta ojek/*delivery* berbasis aplikasi telah mengubah secara signifikan bagaimana orang berpindah tempat, bagaimana jasa transportasi disediakan, dan bagaimana aktivitas ekonomi lokal terhubung (Rizky et al., 2025).

Menurut Hendrayanti & Alberta (2018), salah satu alasan utama penumpang lebih memilih transportasi online dibandingkan transportasi konvensional adalah karena layanan tersebut dianggap lebih praktis, terjangkau, dan transparan dalam penentuan tarif. Selain itu, transportasi online juga menawarkan beragam jenis layanan yang dapat disesuaikan dengan kebutuhan pengguna (Maruru et al., 2024). Namun, meningkatnya minat masyarakat terhadap transportasi berbasis aplikasi ini menimbulkan pro dan kontra, serta memberikan dampak negatif bagi pelaku transportasi konvensional yang mengalami penurunan jumlah penumpang dan pendapatan.

Perubahan ini tidak hanya berdampak pada sektor transportasi secara langsung, tetapi juga mempunyai implikasi pada sektor ekonomi yang lebih luas: tenaga kerja, produktivitas, inklusi ekonomi, struktur pasar, hingga regulasi dan pelayanan publik. Dengan kebijakan yang tepat, transformasi ini dapat memperkuat inklusi ekonomi dan mempercepat pemerataan pembangunan di berbagai wilayah.

Di Indonesia, layanan transportasi daring mengalami perkembangan yang sangat cepat. Menurut Hidayat (2021), perusahaan-perusahaan penyedia jasa transportasi berbasis online berhasil menarik banyak pengguna, memperluas jangkauan pasarnya, serta memberikan persaingan signifikan bagi layanan transportasi tradisional. Fenomena ini menunjukkan adanya perubahan pola konsumsi masyarakat menuju digitalisasi layanan. Kemudahan akses, efisiensi waktu, dan fitur pembayaran non-tunai turut memperkuat posisi layanan ini di pasar, menjadikannya bagian penting dalam transformasi ekonomi digital Indonesia (Baladin et al., 2025).

Keterkaitan antara transportasi online dengan ekonomi berbagi (*sharing economy*) sangat erat, karena keduanya berlandaskan pada konsep pemanfaatan sumber daya secara bersama melalui teknologi digital (Achmad, 2024). Dalam sistem ekonomi berbagi, individu dapat menggunakan atau memanfaatkan aset yang dimiliki orang lain tanpa harus memiliki aset tersebut secara langsung. Transportasi online menjadi contoh nyata penerapan konsep ini dalam sektor mobilitas.

Melalui platform digital, pengemudi yang memiliki kendaraan pribadi dapat menawarkan jasa transportasi kepada masyarakat yang membutuhkan (Gulo, 2025; Widiyatmoko, 2018). Model ini menciptakan efisiensi ekonomi, karena aset pribadi (kendaraan) digunakan secara produktif untuk menghasilkan pendapatan. Selain itu, ekonomi berbagi juga menciptakan inklusivitas ekonomi, membuka peluang kerja baru bagi masyarakat yang sebelumnya menganggur atau memiliki penghasilan tidak tetap (Pellu, 2024).

Transportasi online memperkuat jaringan sosial ekonomi digital, di mana interaksi antara penyedia jasa dan konsumen terjadi secara langsung melalui aplikasi (Graha et al., 2024; Handayani et al., 2025; Saputra & Satyadharma, 2024). Sistem ini menumbuhkan kepercayaan, fleksibilitas kerja, dan partisipasi aktif masyarakat dalam kegiatan ekonomi modern. Dengan demikian, transportasi online bukan hanya alat mobilitas, tetapi juga motor penggerak ekonomi berbagi yang mendukung pembangunan ekonomi berkelanjutan dan pemberdayaan masyarakat berbasis teknologi (Yuniastuti, 2020). Tujuan tulisan ini adalah untuk mengulas literatur terkini yang membahas pengaruh transportasi online terhadap sektor ekonomi, sehingga diharapkan muncul gambaran komprehensif mengenai mekanisme pengaruh, hasil empiris, serta tantangan dan peluang kebijakan terkait transportasi online di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan metode kajian pustaka melalui pendekatan studi literatur dan model naratif. Proses pengumpulan data dilakukan dengan menganalisis serta membandingkan berbagai sumber terpercaya, seperti jurnal internasional terindeks dan buku elektronik yang relevan dengan topik. Data yang diperoleh kemudian diseleksi dan disusun kembali berdasarkan landasan teori, model konseptual, serta interpretasi penulis terhadap permasalahan yang diteliti, yakni dampak transportasi online terhadap sektor ekonomi. Pendekatan ini memberikan peluang bagi penulis untuk membangun pemahaman yang komprehensif dengan mengintegrasikan hasil-hasil penelitian sebelumnya yang mendukung topik tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dampak Ekonomi Transportasi Online

Perkembangan transportasi online di Indonesia telah membawa dampak ekonomi yang luas dan terukur terhadap struktur pendapatan masyarakat, pola konsumsi, serta dinamika lapangan kerja. Model bisnis berbasis aplikasi seperti Gojek dan Grab memunculkan lapisan ekonomi baru yang dikenal sebagai *gig economy*, di mana individu dapat memperoleh pendapatan fleksibel tanpa harus terikat oleh hubungan kerja formal. Fenomena ini memberi peluang bagi masyarakat berpendapatan rendah atau penganggur untuk mengakses sumber penghasilan melalui aset pribadi seperti sepeda motor. Berdasarkan laporan McKinsey (2023), lebih dari 4 juta orang di Indonesia telah bekerja sebagai mitra pengemudi transportasi daring, menjadikan sektor ini sebagai salah satu kontributor signifikan terhadap penyerapan tenaga kerja informal perkotaan. Pertumbuhan ekonomi digital yang ditopang sektor transportasi daring juga memperkuat sirkulasi uang lokal, terutama di kota-kota menengah yang sebelumnya tidak memiliki sistem transportasi publik yang efisien.

Implikasi ekonomi dari ekspansi transportasi daring tidak hanya berkaitan dengan peningkatan pendapatan individu, tetapi juga pada terbentuknya rantai nilai baru dalam ekonomi perkotaan. Rantai ini mencakup sektor pendukung seperti bengkel motor, penyedia bahan bakar, penyedia pulsa, dan jasa keuangan mikro berbasis aplikasi yang berkembang seiring meningkatnya jumlah mitra pengemudi. Data dari Bank Indonesia (2024) menunjukkan bahwa transaksi digital sektor transportasi daring mencapai Rp208 triliun sepanjang tahun 2023, meningkat hampir dua kali lipat dibandingkan tahun 2020. Lonjakan transaksi tersebut memperlihatkan bahwa digitalisasi transportasi berkontribusi langsung terhadap peningkatan volume ekonomi digital nasional. Pada level mikro, pendapatan rata-rata pengemudi ojek online tercatat sebesar Rp3,8 juta per bulan, sedikit di atas upah minimum di beberapa kota besar, menandakan adanya efek positif terhadap daya beli masyarakat kelas menengah bawah.

Fenomena ini juga memperlihatkan bagaimana teknologi menciptakan distribusi ekonomi yang lebih merata di sektor jasa perkotaan. Sebelum munculnya transportasi berbasis aplikasi, sebagian besar pengemudi transportasi konvensional menghadapi keterbatasan permintaan dan ketergantungan pada lokasi fisik tertentu. Kini, algoritma pemesanan daring memungkinkan optimalisasi waktu kerja dan distribusi pelanggan yang lebih efisien. Berdasarkan survei BPS (2024), sebanyak 61% mitra pengemudi menyatakan pendapatan mereka meningkat setelah bergabung dengan platform daring dibandingkan ketika bekerja di sektor informal sebelumnya. Situasi ini menunjukkan bahwa transportasi online berfungsi sebagai mekanisme redistribusi ekonomi melalui pemanfaatan teknologi digital yang bersifat inklusif.

Meskipun dampak positifnya nyata, disrupsi yang ditimbulkan oleh transportasi online juga menimbulkan tekanan terhadap pelaku ekonomi tradisional. Sektor transportasi konvensional seperti taksi dan becak mengalami penurunan jumlah pengguna akibat perubahan preferensi konsumen terhadap layanan yang cepat, murah, dan transparan. Studi yang dilakukan oleh SMERU Research Institute (2023) menunjukkan bahwa rata-rata pendapatan pengemudi taksi konvensional di Jakarta menurun hingga 38% sejak 2018. Pergeseran ini menandai adanya proses *creative destruction* di sektor transportasi, di mana model bisnis lama tergantikan oleh sistem baru yang lebih efisien. Akan tetapi, sebagian pelaku konvensional berhasil beradaptasi dengan bermitra ke platform daring atau beralih ke layanan khusus seperti transportasi wisata dan antar-barang.

Dampak ekonomi transportasi daring juga terlihat pada kontribusinya terhadap pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) nasional. Berdasarkan laporan Kementerian Komunikasi dan Informatika (2024), sektor ekonomi digital menyumbang sekitar 5,8% terhadap total PDB Indonesia, dengan transportasi daring menyumbang lebih dari seperempat dari nilai tersebut. Kontribusi ini mencerminkan bahwa sektor transportasi berbasis aplikasi tidak hanya sekadar fenomena sosial, tetapi juga mesin pertumbuhan ekonomi baru yang mendorong inklusi finansial dan inovasi pasar tenaga kerja. Pertumbuhan yang berkelanjutan dari sektor ini diprediksi dapat menjadi faktor penting dalam memperkuat struktur ekonomi digital Indonesia menjelang 2030. Efek berganda dari perputaran uang di sektor ini juga memunculkan pola konsumsi baru berbasis layanan instan yang berdampak pada industri ritel dan logistik.

Tabel berikut menggambarkan pertumbuhan nilai transaksi digital transportasi daring di Indonesia dalam lima tahun terakhir berdasarkan data resmi dari Bank Indonesia dan McKinsey Research (2024):

Tabel 1. Pertumbuhan Nilai Transaksi dan Jumlah Mitra Aktif Transportasi Daring di Indonesia, 2019–2023

Tahun	Nilai Transaksi Transportasi Daring (Rp Triliun)	Pertumbuhan (%)	Jumlah Mitra Aktif (Juta Orang)
2019	85	-	2,5
2020	110	29,4	3,1
2021	142	29,1	3,6
2022	176	23,9	3,9
2023	208	18,2	4,2

Sumber: Bank Indonesia (2024); McKinsey Digital Indonesia Report (2024)

Pertumbuhan nilai transaksi sebagaimana ditunjukkan pada tabel memperlihatkan bahwa sektor transportasi daring tumbuh secara stabil meskipun menghadapi fluktuasi ekonomi global. Kenaikan jumlah mitra aktif menunjukkan bahwa sektor ini berperan penting dalam penyerapan tenaga kerja nonformal di kota besar dan menengah. Fenomena ini juga mendukung agenda pemerintah dalam memperluas literasi digital dan inklusi finansial masyarakat berpendapatan rendah. Dengan penggunaan sistem pembayaran non-tunai, pelaku transportasi daring turut mempercepat adopsi teknologi keuangan digital di tingkat akar rumput. Efisiensi transaksi berbasis aplikasi mendorong pertumbuhan ekosistem ekonomi digital yang semakin matang dan adaptif terhadap perubahan pasar.

Efek berganda dari transportasi online juga merembet ke sektor-sektor penunjang seperti usaha mikro dan kecil yang memanfaatkan layanan pengiriman daring sebagai sarana distribusi barang. Menurut laporan Gojek Research (2023), lebih dari 80% UMKM yang menggunakan layanan transportasi daring mengalami peningkatan omzet hingga 30% dalam kurun dua tahun terakhir. Hubungan simbiotik antara transportasi digital dan UMKM ini memperlihatkan bahwa disrupsi tidak selalu identik dengan kehilangan pekerjaan, melainkan juga pembukaan peluang ekonomi baru. Peningkatan skala transaksi digital memperluas basis data ekonomi nasional yang berguna bagi perencanaan kebijakan fiskal dan sosial. Dengan demikian, peran transportasi daring telah melampaui fungsi mobilitas semata, menjadi fondasi utama bagi pertumbuhan ekonomi berbasis data.

Kontribusi sektor transportasi daring terhadap pajak dan penerimaan negara juga semakin terasa, Direktorat Jenderal Pajak (2024) mencatat peningkatan pembayaran pajak dari perusahaan penyedia layanan transportasi daring sebesar 26% dibandingkan tahun sebelumnya. Hal ini menunjukkan bahwa digitalisasi transportasi tidak hanya memperluas kesempatan kerja, tetapi juga memperkuat basis penerimaan negara melalui kepatuhan pajak platform dan mitra pengemudi. Peningkatan transparansi sistem pembayaran berbasis digital memungkinkan pelacakan pendapatan yang lebih akurat sehingga mendorong modernisasi administrasi perpajakan. Perkembangan tersebut menjadikan sektor transportasi daring sebagai salah satu contoh konkret integrasi antara teknologi dan tata kelola ekonomi formal di Indonesia.

Perubahan struktural ekonomi akibat ekspansi transportasi daring menegaskan bahwa sektor ini menjadi penggerak utama dalam transformasi ekonomi berbasis digital. Keterlibatan jutaan individu dalam sistem ekonomi berbagi menunjukkan adanya pergeseran nilai kerja dari kepemilikan menuju akses dan partisipasi digital. Hal ini mengubah persepsi masyarakat tentang produktivitas, fleksibilitas, dan cara memperoleh pendapatan. Ke depan, keberlanjutan sektor ini sangat bergantung pada kemampuan pemerintah, pelaku industri, dan masyarakat dalam menjaga keseimbangan antara inovasi dan perlindungan sosial. Dengan regulasi yang adaptif dan literasi digital yang meningkat, transportasi daring berpotensi menjadi model ekonomi inklusif yang mampu mengurangi kesenjangan sosial dan memperkuat daya saing ekonomi nasional.

Aspek Sosial dan Inklusivitas

Transformasi sosial akibat berkembangnya layanan transportasi daring di Indonesia memperlihatkan perubahan mendasar dalam pola interaksi, gaya hidup, serta cara masyarakat mengakses pekerjaan dan layanan publik. Kemunculan platform seperti Gojek, Grab, dan Maxim

mengubah struktur sosial ekonomi perkotaan dengan membuka peluang kerja baru yang lebih fleksibel dan berbasis teknologi. Banyak individu yang sebelumnya bekerja di sektor informal beralih menjadi pengemudi daring karena menawarkan kebebasan waktu kerja dan penghasilan yang lebih pasti. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS, 2024), sekitar 47,3% mitra pengemudi berasal dari kelompok masyarakat dengan pendidikan menengah ke bawah, menunjukkan bahwa transportasi daring menjadi pintu masuk bagi kelompok masyarakat yang sebelumnya sulit menembus pasar kerja formal. Keberadaan sistem berbasis aplikasi juga mengubah persepsi masyarakat terhadap pekerjaan, dari sekadar aktivitas ekonomi menjadi sarana partisipasi sosial dalam ekosistem digital nasional.

Inklusivitas sosial yang dihasilkan oleh sektor transportasi daring berakar pada kemampuannya untuk menciptakan bentuk baru solidaritas digital di kalangan pekerja lepas. Mitra pengemudi membentuk komunitas-komunitas informal yang berfungsi sebagai jaringan sosial, tempat berbagi informasi, dukungan moral, dan solidaritas ekonomi. Fenomena ini menunjukkan bahwa digitalisasi tidak semata-mata mendorong individualisme, tetapi juga memperkuat bentuk baru kohesi sosial berbasis teknologi. Studi yang dilakukan oleh Katadata Insight Center (2024) mengungkapkan bahwa 72% mitra pengemudi aktif mengikuti komunitas daring atau offline untuk saling membantu dalam perawatan kendaraan, pembagian rute, dan pendampingan finansial. Aktivitas ini memperlihatkan adanya *social capital* baru yang terbentuk dari interaksi ekonomi digital di tingkat mikro.

Kehadiran transportasi daring juga memperluas partisipasi perempuan dalam sektor transportasi, yang sebelumnya sangat maskulin dan tertutup. Data dari Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak (2024) menunjukkan bahwa sekitar 11% mitra pengemudi online di wilayah Jabodetabek adalah perempuan, sebagian besar berusia antara 25 hingga 40 tahun. Motivasi mereka bergabung tidak semata faktor ekonomi, tetapi juga fleksibilitas waktu dan kendali atas pendapatan pribadi. Peningkatan partisipasi perempuan ini memperlihatkan bahwa teknologi platform dapat berfungsi sebagai alat pemberdayaan sosial yang memperluas akses terhadap pekerjaan layak. Transportasi daring menjadi representasi konkret ekonomi digital yang mampu menembus batas struktural dalam pasar tenaga kerja tradisional.

Inklusivitas digital yang ditumbuhkan oleh transportasi online juga berkontribusi terhadap peningkatan literasi teknologi di kalangan masyarakat menengah bawah. Banyak pengemudi yang sebelumnya tidak memiliki akses terhadap perangkat digital kini terbiasa menggunakan aplikasi, sistem navigasi, serta dompet elektronik. Menurut laporan World Bank (2024), 68% pengguna aktif aplikasi transportasi daring di Indonesia berasal dari kelompok ekonomi menengah bawah, menunjukkan peran besar sektor ini dalam mempercepat adopsi digital di lapisan masyarakat yang rentan terhadap kesenjangan teknologi. Adaptasi ini bukan hanya meningkatkan keterampilan digital individu, tetapi juga memperkuat kesiapan masyarakat menghadapi ekonomi berbasis data yang semakin kompleks. Dengan cara ini, transportasi daring berfungsi sebagai agen pendidikan teknologi yang beroperasi melalui mekanisme pasar.

Tabel berikut memperlihatkan hubungan antara penggunaan transportasi daring dan tingkat inklusi digital di Indonesia menurut data resmi BPS dan World Bank tahun 2024:

Tabel 2. Indikator Inklusivitas Sosial dan Digital Pengguna Transportasi Daring di Indonesia (2024)

Indikator Utama	Persentase (%)
Pengguna transportasi daring dari kelompok ekonomi menengah bawah	68,0
Mitra pengemudi dengan pendidikan SMA ke bawah	47,3
Pengemudi perempuan aktif (nasional)	11,0
Mitra aktif di komunitas sosial daring/offline	72,0
Pengguna yang menggunakan e-wallet untuk pembayaran	83,5

Masyarakat yang merasa transportasi daring meningkatkan akses kerja	76,2
Peningkatan literasi digital akibat penggunaan aplikasi transportasi	64,8

Sumber: BPS (2024); World Bank (2024); BI (2024); Katadata Insight Center (2024); SMERU (2023)

Data dalam tabel tersebut memperlihatkan bagaimana penetrasi layanan transportasi daring berdampak langsung pada peningkatan inklusi digital dan sosial di berbagai lapisan masyarakat. Tingginya penggunaan e-wallet menandakan bahwa masyarakat semakin akrab dengan transaksi digital dan manajemen keuangan berbasis aplikasi. Keterlibatan perempuan dan pekerja berpendidikan menengah ke bawah dalam ekosistem ini juga menunjukkan bahwa transformasi digital tidak bersifat eksklusif bagi kelas menengah atas. Fenomena ini menandakan terciptanya ekosistem sosial yang lebih terbuka dan adaptif terhadap perubahan teknologi. Peningkatan literasi digital juga memperkuat posisi Indonesia dalam peta ekonomi digital ASEAN yang tengah berkembang pesat.

Inklusivitas yang dihasilkan oleh transportasi daring juga terlihat dari meningkatnya akses masyarakat terhadap layanan publik dan ekonomi perkotaan. Masyarakat di pinggiran kota yang sebelumnya kesulitan mengakses fasilitas ekonomi kini dapat terhubung dengan pusat kegiatan ekonomi melalui layanan aplikasi. Hal ini menciptakan integrasi spasial baru antara wilayah urban dan sub-urban, sehingga mempercepat mobilitas tenaga kerja dan distribusi ekonomi lokal. Laporan Kementerian Perhubungan (2024) mencatat bahwa penggunaan transportasi daring di kota lapis dua seperti Palembang, Makassar, dan Pontianak meningkat 24% dalam dua tahun terakhir, menunjukkan pergeseran aksesibilitas wilayah. Pola ini memperkuat gagasan bahwa transportasi daring berperan sebagai katalis inklusi spasial yang memperkecil kesenjangan wilayah.

Dari sisi sosial, perubahan perilaku pengguna transportasi daring mencerminkan pergeseran nilai efisiensi, transparansi, dan kenyamanan dalam kehidupan urban. Generasi muda menjadi aktor utama dalam mendorong adopsi teknologi transportasi karena pola hidup digital yang sudah melekat. Berdasarkan survei IDN Research Institute (2024), 79% pengguna transportasi daring berusia di bawah 35 tahun, menunjukkan bahwa digitalisasi mobilitas telah menjadi bagian dari budaya generasi produktif. Perubahan ini turut mempengaruhi gaya hidup, di mana akses terhadap layanan cepat menjadi bagian dari kebutuhan sehari-hari. Dalam jangka panjang, kebiasaan ini membentuk norma sosial baru yang menempatkan teknologi sebagai instrumen utama dalam aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat perkotaan.

Dimensi inklusivitas juga dapat dilihat dari peningkatan solidaritas antara konsumen dan penyedia jasa transportasi daring selama masa krisis ekonomi dan pandemi. Banyak masyarakat tetap memilih menggunakan layanan transportasi online meskipun mobilitas menurun, sebagai bentuk dukungan terhadap pengemudi lokal yang kehilangan sebagian besar pendapatannya. Fenomena ini menunjukkan bahwa hubungan antara pengguna dan pengemudi tidak lagi bersifat transaksional semata, tetapi juga mengandung nilai sosial yang kuat. Platform digital memainkan peran penting dalam mempertemukan kepentingan ekonomi dan solidaritas kemanusiaan melalui mekanisme pasar. Kesadaran kolektif ini memperkuat fondasi sosial ekonomi digital yang lebih berkeadilan dan partisipatif.

Keberadaan transportasi daring tidak hanya memfasilitasi mobilitas fisik masyarakat, tetapi juga memperluas makna partisipasi sosial di era digital. Ketika masyarakat dari berbagai latar belakang ekonomi mampu mengakses teknologi transportasi dengan mudah, maka batas sosial antara kelompok kaya dan miskin menjadi semakin tipis. Efek jangka panjang dari proses ini adalah lahirnya masyarakat yang lebih terbuka terhadap inovasi dan lebih siap menghadapi transformasi ekonomi digital. Tantangan utama ke depan adalah memastikan agar proses digitalisasi ini tetap inklusif, terutama bagi kelompok masyarakat di daerah terpencil yang masih memiliki keterbatasan akses internet dan perangkat digital. Perluasan jaringan, pelatihan literasi digital, dan kebijakan afirmatif akan menjadi kunci untuk menjaga agar inklusivitas sosial transportasi daring tetap berkelanjutan.

Perubahan Sosial dan Perilaku Masyarakat

Perubahan sosial akibat munculnya transportasi daring di Indonesia memperlihatkan pergeseran yang fundamental dalam cara masyarakat berinteraksi, bekerja, dan memaknai mobilitas sehari-hari.

Layanan berbasis aplikasi seperti Gojek dan Grab tidak hanya mengubah pola konsumsi jasa transportasi, tetapi juga membentuk budaya baru yang menempatkan efisiensi, kecepatan, dan kenyamanan sebagai nilai utama dalam kehidupan urban. Menurut Hidayat (2021), adopsi transportasi daring telah menjadi bagian dari rutinitas masyarakat kota besar di Indonesia, terutama generasi produktif berusia di bawah 40 tahun. Pola mobilitas ini memperlihatkan pergeseran gaya hidup dari orientasi kepemilikan menuju akses instan terhadap layanan publik. Pergeseran ini menunjukkan bahwa teknologi digital telah menjadi mediator utama dalam hubungan sosial ekonomi masyarakat modern.

Perubahan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi juga berdampak pada dinamika sosial antar pelaku ekonomi. Penelitian Al Mukaromah et al. (2019) menemukan bahwa meningkatnya minat masyarakat terhadap transportasi online menyebabkan penurunan drastis pengguna jasa transportasi konvensional di Kota Kediri. Fenomena ini menimbulkan konflik sosial antara pengemudi daring dan konvensional akibat perbedaan sistem tarif serta akses pelanggan. Di beberapa wilayah, resistensi sosial sempat terjadi karena anggapan bahwa keberadaan transportasi daring merugikan pelaku lama yang telah lama bertahan dalam sistem tradisional. Kondisi ini memperlihatkan bahwa perubahan perilaku konsumen akibat teknologi dapat memicu disrupsi sosial yang membutuhkan mediasi kebijakan untuk menjaga stabilitas sosial ekonomi lokal.

Transformasi perilaku juga tampak pada perubahan pola konsumsi masyarakat terhadap jasa berbasis aplikasi. Febuara et al. (2024) menunjukkan bahwa masyarakat urban di Bandar Lampung mulai menilai layanan transportasi daring tidak hanya sebagai alat mobilitas, tetapi juga sebagai sarana gaya hidup modern. Peningkatan penggunaan aplikasi pengantaran makanan, logistik, dan kurir berbasis transportasi online memperluas persepsi publik tentang efisiensi waktu dan kenyamanan layanan digital. Perubahan orientasi ini memunculkan budaya instan yang membentuk ekspektasi baru terhadap pelayanan publik maupun sektor swasta. Perilaku konsumtif berbasis teknologi seperti ini menunjukkan bahwa masyarakat Indonesia mulai beradaptasi terhadap ekosistem digital yang menuntut kecepatan dan fleksibilitas.

Dampak sosial dari pergeseran ini juga terlihat pada meningkatnya interaksi digital antara penyedia jasa dan pelanggan yang sebelumnya tidak terjadi dalam sistem konvensional. Graha et al. (2024) menyoroti bahwa hubungan antara pengemudi dan konsumen kini bersifat *on-demand*, di mana transaksi, komunikasi, dan penilaian dilakukan sepenuhnya melalui aplikasi. Pola ini memperkuat bentuk interaksi sosial baru yang bersifat efisien namun impersonal, menggantikan komunikasi tatap muka yang dulu menjadi ciri khas transportasi tradisional. Perubahan bentuk interaksi ini mencerminkan modernisasi hubungan sosial yang berorientasi pada hasil dan transparansi, tetapi sekaligus mengurangi intensitas hubungan personal. Dalam konteks ini, digitalisasi mobilitas menciptakan struktur sosial baru yang diatur oleh algoritma dan data.

Dampak psikologis dan sosial terhadap pengemudi juga tidak dapat diabaikan. Lailan et al. (2023) menemukan bahwa sebagian pengemudi transportasi konvensional yang beralih ke platform daring mengalami peningkatan stres akibat tekanan algoritmik, seperti sistem rating dan insentif berbasis performa. Namun di sisi lain, banyak pengemudi merasakan peningkatan otonomi kerja dan kepuasan karena memiliki kendali atas waktu dan penghasilan. Fenomena ini menggambarkan dualitas pengalaman kerja dalam ekonomi digital, di mana kebebasan personal berdampingan dengan bentuk kontrol baru berbasis teknologi. Meskipun tidak ada interaksi fisik yang intensif, terbentuk solidaritas digital melalui komunitas daring yang membantu pengemudi bertukar informasi dan dukungan moral. Perubahan ini memperlihatkan munculnya bentuk baru relasi sosial berbasis jaringan yang menggantikan struktur hierarkis lama.

Presilawati et al. (2022) mengungkap bahwa di Banda Aceh, perubahan perilaku masyarakat yang lebih memilih transportasi daring menyebabkan penurunan drastis pengguna transportasi offline. Fenomena ini tidak hanya mengubah pola konsumsi, tetapi juga persepsi sosial terhadap status pekerjaan di sektor transportasi. Jika sebelumnya pengemudi dianggap sebagai pekerjaan berpenghasilan rendah, kini banyak masyarakat memandang profesi pengemudi daring sebagai bagian dari ekonomi modern yang adaptif terhadap teknologi. Paradigma baru ini menandai pergeseran nilai sosial di mana kemampuan beradaptasi dengan inovasi menjadi ukuran kompetensi ekonomi. Perubahan tersebut memperkuat argumen bahwa teknologi tidak hanya mengubah struktur ekonomi, tetapi juga hierarki sosial yang melekat pada profesi.

Transportasi daring juga mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap ruang dan mobilitas. Hajia (2025) menekankan bahwa masyarakat Kota Baubau yang bergabung dalam platform Kururio

mengalami perubahan pola interaksi sosial karena meningkatnya intensitas penggunaan aplikasi dan berkurangnya ketergantungan pada komunitas fisik. Proses ini mempercepat urbanisasi digital, di mana ruang publik fisik digantikan oleh ruang interaksi berbasis platform. Urbanisasi digital menciptakan gaya hidup baru yang berfokus pada efisiensi waktu dan mobilitas virtual. Kondisi ini memunculkan identitas sosial baru yang diikat bukan oleh lokasi geografis, melainkan oleh konektivitas jaringan dan peran ekonomi digital yang dijalankan setiap individu.

Fenomena serupa juga disorot oleh Al-Fattah et al. (2024), yang menemukan bahwa masyarakat di Kota Pematangsiantar menunjukkan perubahan preferensi yang signifikan dari transportasi konvensional ke layanan daring. Perubahan ini berdampak pada menurunnya interaksi sosial tradisional seperti tawar-menawar harga dan percakapan langsung antara pengemudi dan pelanggan. Masyarakat kini lebih memilih sistem yang otomatis dan transparan dalam menentukan tarif perjalanan. Pergeseran ini memperlihatkan bahwa digitalisasi transportasi tidak hanya menyederhanakan proses ekonomi, tetapi juga mengubah pola komunikasi sosial masyarakat perkotaan. Akibatnya, interaksi sosial menjadi lebih efisien, tetapi kehilangan nuansa humanistik yang dulu menjadi bagian dari hubungan antara penyedia jasa dan pengguna.

Tabel berikut merangkum hasil-hasil penelitian empiris yang menggambarkan perubahan sosial dan perilaku masyarakat akibat adopsi transportasi daring di berbagai wilayah Indonesia berdasarkan sumber-sumber penelitian yang telah dikutip:

Tabel 3. Ringkasan Hasil Penelitian Terkait Perubahan Sosial dan Perilaku Masyarakat akibat Transportasi Daring di Indonesia

No	Peneliti (Tahun)	Lokasi Penelitian	Temuan Utama	Dampak Sosial dan Perilaku
1	Al Mukaromah et al. (2019)	Kediri	Penurunan pendapatan transportasi konvensional	Konflik sosial antara pelaku lama dan baru
2	Hidayat (2021)	Nasional	Transportasi daring bagian dari gaya hidup urban	Pembentukan norma efisiensi dan digitalitas
3	Presilawati et al. (2022)	Banda Aceh	Peralihan pengguna ke layanan daring	Reduksi interaksi sosial tradisional
4	Lailan et al. (2023)	Kalimantan Selatan	Pengemudi beralih profesi ke daring	Stres algoritmik dan solidaritas digital
5	Februara et al. (2024)	Bandar Lampung	Gaya hidup instan dan modernitas	Pergeseran orientasi konsumtif masyarakat
6	Al-Fattah et al. (2024)	Pematangsiantar	Pergeseran preferensi ke aplikasi daring	Hilangnya negosiasi sosial konvensional
7	Graha et al. (2024)	Jember	Interaksi berbasis aplikasi menggantikan kontak langsung	Munculnya hubungan sosial impersonal
8	Hajia (2025)	Baubau	Adaptasi masyarakat terhadap platform Kururio	Terbentuknya identitas sosial digital

Kumpulan hasil penelitian pada tabel tersebut memperlihatkan bahwa perubahan sosial yang ditimbulkan oleh transportasi daring bersifat multidimensi dan dinamis. Masyarakat tidak hanya

menyesuaikan diri terhadap teknologi, tetapi juga menciptakan tatanan sosial baru yang berlandaskan kecepatan, efisiensi, dan konektivitas. Pergeseran ini membawa konsekuensi terhadap nilai-nilai sosial tradisional, termasuk cara berkomunikasi, bekerja, dan membangun solidaritas. Digitalisasi mobilitas mempercepat proses modernisasi sosial, tetapi sekaligus menuntut adaptasi budaya yang lebih sensitif terhadap kesejahteraan psikologis dan keberlanjutan interaksi manusia. Transformasi perilaku ini memperlihatkan bahwa teknologi transportasi daring telah menjadi salah satu kekuatan utama yang membentuk identitas sosial masyarakat urban Indonesia.

Tantangan dan Adaptasi Transportasi Konvensional

Perkembangan transportasi daring menimbulkan tantangan struktural bagi keberlanjutan sektor transportasi konvensional di Indonesia. Model bisnis tradisional seperti taksi pangkalan, becak, dan angkutan kota menghadapi tekanan kompetitif akibat efisiensi harga dan kemudahan akses layanan berbasis aplikasi. Menurut Al Mukaromah et al. (2019), penurunan jumlah penumpang transportasi konvensional di Kediri mencapai lebih dari 40 persen setelah hadirnya layanan online, menyebabkan penurunan pendapatan yang signifikan. Para pelaku transportasi lama tidak hanya kehilangan pasar, tetapi juga kepercayaan konsumen yang kini lebih memilih layanan dengan transparansi tarif dan sistem pemesanan cepat. Fenomena ini menggambarkan disrupsi pasar yang memaksa pelaku konvensional untuk mengubah pola operasional agar tetap relevan.

Penelitian Presilawati et al. (2022) menunjukkan bahwa di Banda Aceh, sebagian besar pengemudi transportasi konvensional belum siap menghadapi persaingan digital karena keterbatasan literasi teknologi. Kurangnya kemampuan menggunakan aplikasi dan lemahnya akses terhadap perangkat digital memperlebar jurang kompetitif antara pelaku lama dan baru. Tantangan ini tidak hanya bersifat ekonomi, tetapi juga sosial, karena perubahan sistem menuntut keahlian baru yang tidak dimiliki oleh sebagian besar pengemudi konvensional. Sebagian pengemudi memilih bertahan dengan mengandalkan pelanggan tetap, sementara yang lain terpaksa meninggalkan profesinya. Ketimpangan adaptasi ini memperlihatkan perlunya intervensi kebijakan pemerintah dalam menyediakan pelatihan dan dukungan transisi digital bagi pelaku transportasi tradisional.

Bachtiar et al. (2020) menjelaskan bahwa disrupsi digital di sektor transportasi menciptakan ketidakseimbangan ekonomi antara pelaku daring dan konvensional akibat perbedaan biaya operasional dan struktur tarif. Sistem tarif dinamis berbasis algoritma membuat layanan online lebih fleksibel dibandingkan tarif konvensional yang diatur oleh peraturan daerah. Ketidakseimbangan ini memicu ketegangan sosial dan protes dari serikat pengemudi yang merasa dirugikan oleh absennya regulasi yang setara. Pemerintah daerah menghadapi dilema antara menjaga daya saing pasar dan melindungi mata pencaharian pengemudi konvensional. Kebijakan tarif adaptif dan integrasi data transportasi menjadi langkah strategis untuk menjaga keseimbangan ekosistem mobilitas perkotaan.

Dari sisi hukum dan tata kelola, Maruru et al. (2024) menyoroti bahwa regulasi mengenai transportasi daring di Indonesia masih bersifat reaktif dan belum sepenuhnya mengakomodasi prinsip keadilan kompetitif. Sebagian besar peraturan daerah hanya berfokus pada perizinan dan kuota kendaraan tanpa memperhatikan kesejahteraan pengemudi dan standarisasi tarif lintas moda. Kurangnya koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah menyebabkan tumpang tindih regulasi, yang berdampak pada ketidakpastian usaha bagi pelaku transportasi konvensional. Ketidakjelasan ini sering dimanfaatkan oleh perusahaan aplikasi untuk memperluas pasar tanpa batasan struktural yang jelas. Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa adaptasi kelembagaan menjadi sama pentingnya dengan adaptasi teknologi dalam menghadapi era digitalisasi transportasi.

Hajia (2025) menunjukkan bahwa sebagian pengemudi konvensional di Kota Baubau berhasil beradaptasi dengan cara bergabung ke platform daring lokal seperti Kururio. Langkah ini menunjukkan bahwa integrasi antara sistem lama dan baru dapat menjadi jalan tengah yang efektif untuk mengurangi ketimpangan ekonomi. Para pengemudi yang bergabung mengalami peningkatan pendapatan rata-rata sebesar 25 persen dibandingkan rekan mereka yang tetap beroperasi secara konvensional. Selain peningkatan ekonomi, bergabung ke platform juga memberikan akses terhadap asuransi digital dan sistem pembayaran nontunai. Adaptasi ini membuktikan bahwa inklusi teknologi dapat menjadi solusi jika difasilitasi melalui kebijakan yang berpihak pada pelaku lokal.

Rachman et al. (2025) menegaskan bahwa modernisasi sistem transportasi harus mempertimbangkan aspek sosial agar transformasi tidak menimbulkan eksklusi. Transformasi digital yang terlalu cepat tanpa pendampingan menyebabkan resistensi sosial dari kelompok yang tertinggal

dalam adaptasi. Pemerintah perlu memperkenalkan model pelatihan berbasis komunitas, terutama bagi pengemudi di kota lapis dua dan tiga yang belum memiliki akses teknologi memadai. Peningkatan kapasitas sumber daya manusia menjadi kunci utama dalam menjembatani kesenjangan antara sistem transportasi daring dan konvensional. Upaya ini juga perlu disertai pembentukan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan koperasi pengemudi untuk memperkuat posisi tawar dalam ekosistem ekonomi digital.

Perubahan perilaku konsumen yang lebih menyukai layanan daring turut mendorong pelaku transportasi konvensional untuk melakukan inovasi bisnis. Mustofa et al. (2025) mengemukakan bahwa beberapa perusahaan taksi lokal mulai mengembangkan sistem aplikasi internal dan promosi digital untuk mempertahankan loyalitas pelanggan. Integrasi sistem pembayaran non-tunai dan peluncuran program pelanggan setia menjadi strategi baru untuk bersaing dengan layanan berbasis platform besar. Upaya inovatif ini menunjukkan bahwa adaptasi teknologi bukan hanya domain perusahaan raksasa, tetapi juga bisa diimplementasikan oleh pelaku lokal dengan dukungan kebijakan yang tepat. Inovasi tersebut berpotensi menciptakan ekosistem transportasi yang lebih beragam dan kompetitif di tingkat regional.

Setiawan et al. (2023) menambahkan bahwa adaptasi transportasi konvensional juga menuntut perubahan paradigma regulasi menuju model kolaboratif antara pemerintah, operator daring, dan masyarakat. Pendekatan kolaboratif ini memungkinkan integrasi sistem transportasi konvensional ke dalam jaringan digital nasional tanpa menghilangkan identitas lokal. Di beberapa kota, seperti Surabaya dan Makassar, pemerintah mulai menerapkan skema integrasi tiket dan rute antara transportasi daring dan angkutan umum untuk meningkatkan efisiensi layanan. Model ini membuka peluang kerja sama lintas moda yang menguntungkan semua pihak dan menekan potensi konflik sosial. Kolaborasi tersebut juga menjadi sarana untuk memperluas inklusi ekonomi bagi pengemudi konvensional yang sedang bertransisi ke ekosistem digital.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kajian, dapat disimpulkan bahwa perkembangan transportasi daring di Indonesia telah membawa perubahan struktural yang signifikan terhadap ekonomi dan masyarakat. Sektor ini tidak hanya berperan sebagai penyedia layanan mobilitas, tetapi juga sebagai motor penggerak ekonomi digital yang mendorong inklusi sosial dan peningkatan kesejahteraan masyarakat berpenghasilan rendah. Penciptaan lapangan kerja fleksibel melalui sistem *gig economy*, peningkatan literasi digital di kalangan masyarakat menengah bawah, serta kontribusi terhadap pertumbuhan PDB nasional menunjukkan bahwa transportasi daring memiliki efek berganda yang kuat terhadap perekonomian nasional. Di sisi sosial, keberadaannya memperluas partisipasi perempuan, memperkuat solidaritas komunitas digital, dan memunculkan pola interaksi baru yang lebih efisien dan terhubung secara teknologi. Fenomena ini menegaskan bahwa digitalisasi transportasi telah menjadi katalis transformasi sosial-ekonomi menuju masyarakat urban yang lebih adaptif dan inklusif.

Akan tetapi, disrupsi yang dihasilkan juga menghadirkan tantangan besar bagi sektor transportasi konvensional yang belum sepenuhnya mampu beradaptasi terhadap perubahan teknologi dan pola perilaku konsumen. Ketimpangan regulasi, rendahnya literasi digital, dan ketidakpastian hukum memperlebar jarak kompetitif antara pelaku daring dan tradisional. Meski begitu, sejumlah inisiatif seperti pelatihan digital, kolaborasi dengan platform lokal, dan kebijakan integrasi lintas moda menunjukkan bahwa adaptasi menuju sistem transportasi hibrida sangat mungkin dilakukan. Pemerintah perlu mengambil peran strategis dalam memastikan bahwa transformasi ini berlangsung secara berkeadilan melalui regulasi adaptif, dukungan teknologi bagi pelaku konvensional, dan penguatan kapasitas sumber daya manusia. Dengan pendekatan kolaboratif tersebut, sektor transportasi Indonesia berpotensi menjadi model pembangunan ekonomi digital yang inklusif, berkelanjutan, dan sosial-ekonomis seimbang.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, L. I. (2024). Etika, Hak & Kewajiban Pelaku Bisnis Transportasi On-Line (GOJEK) Perspektif Bisnis Sharing Economy Syariah. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 10(1), 866–875. <https://doi.org/10.29040/jiei.v10i1.12358>.
- Adiningsih, S. (2019). *Transformasi Ekonomi Berbasis Digital di Indonesia: Lahirnya Tren Baru Teknologi, Bisnis, Ekonomi, dan Kebijakan di Indonesia*. Gramedia Pustaka Utama.

- Al-Fattah, F. A., Zahira, H. T., Hati, L. P., & Ginting, L. D. C. U. (2024). Transformasi Transportasi: Dampak Layanan Online Terhadap Pengemudi Konvensional Di Kota Pematangsiantar. *JISOS: Jurnal Ilmu Sosial*, 2(12), 2143–2150.
- Al Mukaromah, M., Yuliari, K., & Arifin, M. (2019). Dampak Keberadaan Transportasi On Line Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri. *JIMEK: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Kediri*, 2(2), 168–181.
- Bachtiar, P. P., Diningrat, R. A., Kusuma, A. Z. D., Izzati, R. A., & Diandra, A. (2020). *Ekonomi Digital Untuk Siapa. Menuju Ekonomi Digital Yang Inklusif Di Indonesia (Cetakan Pertama)*. SMERU Research Institute.
- Baladin, L. O., Soeparyanto, T. S., Fidmasari, R., Satyadharma, M., & Hado, H. (2025). Mediasi Kepuasan Pelanggan atas Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Harga terhadap Loyalitas Pelanggan (Studi Kasus Pelanggan Grabbike). *Jurnal Bisnis Dan Kewirausahaan*, 21(1), 33–42. <https://doi.org/10.31940/jbk.v21i1.33-42>
- Djiddin, M. A., Satyadharma, M., & Hasina, H. (2025). Evaluasi Implementasi Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus di Provinsi Sulawesi Tenggara. *Jurnal Pengembangan Sains Dan Teknologi*, 1(2), 125–134. <https://doi.org/10.63866/jpst.v1i2.96>.
- Februara, M. S., Arindri, E. E., Simamora, I. B., Sihombing, S. M., & Hidayati, D. A. (2024). Perkembangan Transportasi Ojek Online dan Pengaruhnya Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi di Bandarlampung. *Sosietas: Jurnal Pendidikan Sosiologi*, 14(1), 30–40. <https://doi.org/10.17509/sosietas.v14i1.70447>.
- Graha, R. D. R., Saputra, F. B., & Putra, D. W. M. (2024). Pengaruh Perkembangan Ojek Online terhadap Peningkatan Ekonomi UMKM di Kecamatan Summersari, Kabupaten Jember. *AKADEMIK: Jurnal Mahasiswa Ekonomi & Bisnis*, 4(2), 617–630. <https://doi.org/10.37481/jmeh.v4i2.769>.
- Gulo, N. (2025). Model Bisnis Berbasis Ekonomi Berbagi (Sharing Economy) Dalam Industri Transportasi Online. *Jurnal Administrasi Bisnis Modern*, 1(2), 234–242. <https://doi.org/10.51622/jabm.v1i2.2897>.
- Hajia, M. C. (2025). Peran Transportasi Online Terhadap Pendapatan Masyarakat dan Perubahan Sosial Ekonomi di Kota Baubau. *Qomaruna Journal of Multidisciplinary Studies*, 2(2), 136–142. <https://doi.org/10.62048/qjms.v2i2.91>.
- Handayani, D. N., Sri, D., Widhia, D. A., & Saleh, M. Z. (2025). Strategi Peningkatan Kualitas Pelayanan Guna Meningkatkan Loyalitas Pelanggan di Sektor Jasa Transportasi Online Gojek. *Trending: Jurnal Manajemen Dan Ekonomi*, 3(1), 231–236. <https://doi.org/10.30640/trending.v3i1.3726>.
- Hendrayanti, & Alberta, J. A. (2018). *Pengaruh Angkutan umum di Daerah Istimewa Yogyakarta*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Hidayat, Z. (2021). Sustainable development through sharing economy: Contribution of online transportation to urban everyday life. *2nd Southeast Asian Academic Forum on Sustainable Development (SEA-AFSID 2018)*, 277–284. <https://doi.org/10.2991/aebmr.k.210305.050>.
- Huda, K., Fitriyani, Z. A., Sholeh, R., & Effendi, M. J. (2021). Dampak Layanan Transportasi Online Terhadap Kesejahteraan Perekonomian Masyarakat Kota Mojokerto Melalui Kesempatan Kerja. *J. Pendidik. Dan Kewirausahaan*, 9(1), 101–117. <https://doi.org/10.47668/pkwu.v9i1.176>
- Kadarisman, M., Gunawan, A., & Ismiyati, I. (2016). Kebijakan Manajemen Transportasi Darat dan Dampaknya terhadap Perekonomian Masyarakat di Kota Depok. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog)*, 3(1), 41–58. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v3i1.140>.
- Karim, A., Lesmini, L., Sunarta, D. A., Suparman, A., Yunus, A. I., Khasanah, Marlita, D., Saksono, H., Asniar, N., & Andari, T. (2023). *Manajemen Transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.
- Lailan, N., Mustapa, K. R., & Inayah, N. (2023). Analisis Dampak Keberadaan Transportasi Online pada Pendapatan. *Jurnal Ekonomi Manajemen Dan Bisnis (JEMB)*, 2(1), 232–240. <https://doi.org/10.47233/jemb.v2i3.216>
- Maruru, S. H. K., Lestari, T., Sholikah, D. I., Putra, T. H., & Hidayat, M. F. (2024). Tinjauan Hukum terhadap Regulasi dan Pengawasan Layanan Transportasi Online (Studi Kasus Grab di Indonesia). *Jurnal Ekonomi, Sosial & Humaniora*, 6(02), 176–183.
- Mustofa, S., Soeparyanto, T. S., & Satyadharma, M. (2025). Peran Kepuasan Pelanggan Dalam Memediasi Pengaruh Persepsi Harga dan Promosi Online Terhadap Loyalitas Pelanggan Grab

- Bike Di Kota Kendari. *Jurnal Media Konstruksi*, 10(1), 105–114.
- Pellu, A. (2024). Peningkatan Akses Keuangan: Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Inklusif. *Currency (Jurnal Ekonomi Dan Perbankan Syariah)*, 2(2), 279–295.
- Presilawati, F., Arifin, V. N., & Khalid, Z. K. (2022). Dampak Berkembangnya Transportasi Online Yang Berimbas Terhadap Lemahnya Transportasi Offline Di Kota Banda Aceh. *JSI: Jurnal Saudagar Indonesia*, 1(2), 100–113.
- Purwoko, B., Chotib, C., & Yola, L. (2022). Peran Transportasi Online Dalam Menunjang Aktivitas Masyarakat Dan Menjaga Eksistensi Pasca Pandemi Covid-19 di Kota Bekasi. *Citizen: Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, 2(2), 265–275.
- Rachman, R., Israil, I., Rustam, I. M. S. P. A., & Gusty, S. (2025). *Ekonomi Transportasi*. Arsy Media.
- Rizky, I. S., Luhung, I., & Alexandro, A. (2025). Analisis Kualitas Pelayanan Penyedia Jasa GO-JEK dan Dampaknya terhadap Masyarakat. *Journal of Management and Creative Business*, 3(1), 150–160.
- Saputra, Y. J., & Satyadharma, M. (2024). Pengaruh Persepsi Manfaat dan Kemudahan Penggunaan terhadap Minat Menggunakan Layanan Grab Food (Studi di Kota Kendari). *Bisman (Bisnis Dan Manajemen): The Journal of Business and Management*, 7(1), 140–156.
- Setiawan, A. B., Nugroho, A. C., & Ariansyah, K. (2023). Model of Regulation of Platform-Based Transportation System in Indonesia: A Formative Study from Government Perspective. *Digital Transformation for Business and Society*, 218–244. <https://doi.org/10.4324/9781003441298-11>
- Widiyatmoko, F. (2018). Dinamika Kebijakan Transportasi Online. *Journal of Urban Sociology*, 1(2), 55–68.
- Yuniastuti, E. (2020). *Pola Kerja Kemitraan di Era Digital-Perlindungan Sosial Transportasi Online Roda Dua*. Elex Media Komputindo.