

---

## **Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver *Grab-Bike* di Kota Banjarmasin**

**Muhammad Abil\*, Noor Rahmini**

Jurusan Ilmu Ekonomi & Studi Pembangunan  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lambung Mangkurat  
[\\*muhammadabil13081998@gmail.com](mailto:*muhammadabil13081998@gmail.com)

### **Abstract**

*The purpose of this study is, (1) To find out how the characteristics of Grabbike drivers in Banjarmasin City. (2) To find out whether the type of service, frequency of delivery, and age influence the income of Grabbike drivers in Banjarmasin City. (3) To find out which factor is the most dominant influence on the income of Grabbike drivers in Banjarmasin City.*

*This type of research uses quantitative descriptive methods by collecting data using Primary Data. Independent variables or independent variables in this study include service type (x1), delivery frequency (x2), and age (x3), and the dependent variable or dependent variable in this study is Grab-bike Driver Income. This research was conducted in Banjarmasin City precisely in January 2020. The data collection method used purposive sampling combined with accidental sampling through questionnaires, interviews, literature studies, and documentation. Data Analysis Techniques use the form of econometrics by regressing existing variables using Multiple Linear Regression analysis, which will involve more than one predictor or independent variable and will also use the OLS method to test all independent variables on the dependent variable.*

*The conclusions of this study are 1.a) Based on the age characteristics of the respondents, it shows that respondents aged between 21-30 years were the most dominant, as many as 16 respondents with a percentage of 53.33%. b) Based on the gender characteristics of the respondents, it shows that all respondents totaling 30 people are male with a percentage of 100%. c) Based on the respondents' education level characteristics, it shows that respondents who graduated from high school were the most dominant, as many as 24 people with a percentage of 80% 20 people with a percentage of 66.67%. e) Based on the table of income characteristics of respondents, it shows that respondents who earn more than 3 million are the most dominant, as many as 21 people with a percentage of 70%. 2. The delivery frequency variable has a positive and significant effect on the income of grab bike drivers in Banjarmasin. In contrast, the service type and age variables do not have a positive and not significant effect on the income of grab bike drivers in Banjarmasin. 3. The delivery frequency variable has the most dominant influence on the income of grab bike drivers in Banjarmasin City..*

**Keywords:** *Grab, Revenue, Type of service, Frequency of delivery, Age*

### **Abstrak**

Tujuan dari penelitian ini adalah, (1) Untuk mengetahui Bagaimana Karakteristik driver *Grabbike* di Kota Banjarmasin. (2) Untuk mengetahui Apakah jenis layanan, frekuensi pengantaran, serta umur memiliki pengaruh terhadap pendapatan driver *Grabbike* di Kota

Banjarmasin. (3) Untuk mengetahui faktor mana yang paling dominan pengaruh nya terhadap pendapatan driver *Grabbike* di Kota Banjarmasin.

Jenis penelitian ini menggunakan metode Deskriptif Kuantitatif dengan pengumpulan data menggunakan Data Primer. Variabel Independen atau variabel bebas dalam penelitian ini antara lain Jenis layanan (x1), Frekuensi pengantaran (x2), Serta Umur (x3) dan Variabel dependen atau variabel terikat dalam penelitian ini ialah Pendapatan Driver *Grabbike*. Penelitian ini dilaksanakan di Kota Banjarmasin tepatnya pada bulan Januari 2020. Metode pengumpulan data menggunakan Purposive Sampling yang di kombinasikan dengan Accidental Sampling melalui media kuesioner, wawancara, studi pustaka, serta dokumentasi. Teknik Analisis Data menggunakan bentuk ekonometrika dengan cara meregresikan variabel-variabel yang ada menggunakan analisis Regresi Linier Berganda yang akan melibatkan lebih dari satu variabel prediktor atau variabel bebas, dan juga akan menggunakan metode OLS untuk menguji semua variabel independen terhadap variabel dependen.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah (1) a.Berdasarkan karakteristik umur responden, menunjukkan bahwa responden yang berumur antara 21 – 30 tahun lah yang paling dominan sebanyak 16 responden dengan persentasi sebesar 53,33%. b.Berdasarkan karakteristik jenis kelamin responden, menunjukkan keseluruhan responden yang berjumlah 30 orang adalah laki-laki dengan persentase 100%. c.Berdasarkan karakteristik tingkat pendidikan responden, menunjukkan bahwa responden yang lulusan sma lah yang paling dominan sebanyak 24 orang dengan persentase 80% d.Berdasarkan tabel karakteristik pengalaman kerja responden, menunjukkan bahwa responden yang telah bekerja selama 7 sampai 12 bulan lah yang paling dominan sebanyak 20 orang dengan persentase 66,67%. e.Berdasarkan tabel karakteristik pendapatan responden, menunjukkan bahwa responden yang berpenghasilan lebih dari 3 juta lah yang paling dominan sebanyak 21 orang dengan persentase 70%. (2) Variabel frekuensi pengantaran berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin sedangkan variabel jenis layanan dan umur tidak berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin. (3) Variabel frekuensi pengantaran memiliki pengaruh yang paling dominan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin.

**Kata kunci** : Grab, Pendapatan, Jenis layanan, Frekuensi pengantaran, Umur

## PENDAHULUAN

Seiring dengan terus meningkatnya penggunaan internet di indonesia roda bisnis juga mengalami perubahan khususnya perkembangan *e-businness*. yang secara perlahan banyak mengubah pola konsumsi masyarakat, Salah satunya penggunaan jasa transportasi, yang mana masyarakat sekarang pada umumnya akan lebih memilih transportasi berbasis *online* ketimbang memilih transportasi konvensional, hal ini menjadi salah satu tanda bahwa meningkatnya pola transportasi praktis berbasis *online* di kalangan masyarakat.

Berdasarkan riset (GMV., 2018), menyatakan bahwa jumlah pengguna rata-rata harian jasa transportasi *online* baru mencapai 1,5 juta/hari dan terus meningkat menjadi 8 juta/hari pada tahun 2018. Untuk kawasan Asia Tenggara pangsa pasar transportasi indonesia lah yang

memiliki potensi lebih besar apabila dibandingkan dengan negara lainnya yang berada di kawasan tersebut. GMV layanan transportasi *online* domestik juga mencatat bahwa pada tahun 2015 penggunaan mencapai US\$ 980 juta kemudian tumbuh menjadi US\$ 3,78 miliar pada 2018. Kemudian meningkat pesat menjadi US\$ 14,5 miliar pada 2025. Jumlah warga negara yang menyentuh angka lebih dari 260 juta jiwa serta tumbuhnya pengguna internet merupakan pasar potensial bagi perekonomian yang berbasis internet.

Menurut data yang di himpun (*comScore.*, 2017), Di Indonesia tercatat kurang lebih 15 juta jiwa sebagai pengguna aktif aplikasi transportasi *online*. Di antara banyaknya aplikasi transportasi *online*, Grab, Go-jek, dan Uber lah yang memiliki paling banyak pengguna yakni mencapai 29.6 persen dari seluruh pengguna aplikasi transportasi *online*. Terkhusus lagi di Kota Banjarmasin layanan transportasi *online* mungkin sudah menjadi salah satu kebutuhan wajib masyarakat karena dapat kita lihat pada setiap sudut jalan pasti kita akan bertemu dengan driver transportasi *online*. Salah satunya transportasi *online* yang menggunakan sepeda motor untuk mengangkut penumpang serta barang dengan dikenakan tarif yang bervariasi dan lagi tren saat ini ialah Grab.

Grab adalah sebuah aplikasi penyedia jasa transportasi secara *online* yang sudah beroperasi di enam negara kawasan Asia Tenggara, yakni Vietnam, Malaysia, Thailand, Singapura, Filipina, serta Indonesia. Grab juga memiliki banyak fitur penawaran untuk dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna nya di kawasan Asia Tenggara. Adapun fitur penawaran yang diberikan Grab ialah, seperti: pengantaran menggunakan motor (*Grabbike*), pengantaran menggunakan mobil (*GrabCar*), pengantaran menggunakan taksi (*GrabTaksi*), pengantaran paket atau barang (*GrabExpress*), dan pesan-antar makanan (*GrabFood*).

Melihat dari terus meningkat dan berkembang nya aplikasi tersebut maka penulis ingin melihat apakah perkembangan itu selaras dengan pendapatan yang diterima drivernya dan apa saja faktor yang mempengaruhi pendapatan tersebut.

Menurut hasil pengamatan dan wawancara penulis dengan salah seorang driver *Grabbike* di Kota Banjarmasin, di ketahui bahwa jenis layanan, frekuensi pengantaran, dan umur adalah faktor yang memiliki kecenderungan mempengaruhi pendapatan. Atas dasar hal tersebut, maka peneliti memasukkan ketiga variabel tersebut kedalam penelitian untuk melihat apakah ketiga variabel tersebut betul-betul mempengaruhi pendapatan driver *grabbike*.

Adapun pemilihan Grab sebagai objek penelitian adalah karena aplikasi ini sudah sangat berkembang dan di kenal di Banjarmasin, cara aksesnya pun juga sangat mudah di

pahami ,sehingga lebih mudah untuk diteliti dan mudah dalam pengambilan sample serta kemungkinan besar data akan lebih valid.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Grab**

Grab atau yang sebelumnya lebih dikenal dengan sebutan GrabTaxi adalah sebuah perusahaan penyedia layanan aplikasi yang bergerak di bidang jasa transportasi angkutan umum yang berasal dari asia dan bermarkas di singapura. Grab sendiri hanyalah penyedia aplikasi saja, selebihnya mitranyalah yang bekerja sebagai driver sekaligus penyedia alat transportasinya berupa mobil maupun motor (Grab.com, 2012).

### **Teori Pendapatan**

Pendapatan ialah suatu pertambahan asset seseorang akibat dari apa yang dikerjakanya, bukan dari modal baru maupun pembayaran hutang (Munandar, 2006).

### **Jenis Layanan**

Didalam aplikasi Grab (untuk Grab-bike) terdapat 3 jenis layanan yang berbeda-beda, Pertama ada GrabBike (pengantaran orang menggunakan kendaraan roda 2) tarif awal layanan ini sebesar 9.000 rupiah, Kedua ada *GrabExpress* (pengantaran barang atau paket menggunakan kendaraan) tarif awal layanan ini sebesar 9.000 rupiah, yang ketiga ialah *GrabFood* (pesan-antar makanan menggunakan kendaraan) tarif awal layanan ini sebesar 4.000 rupiah (Grab.com, 2012).

### **Frekuensi Pengantaran**

Pada aplikasi Grab, Frekuensi pengantaran adalah jumlah keseluruhan orderan yang di terima driver pada setiap harinya. Setiap orderan yang di selesaikan, driver mendapatkan point yang bisa di tukar menjadi bonus (Grab.com, 2012).

### **Umur**

Umur adalah satuan waktu yang dihitung dari awal keberadaannya didunia (dilahirkan) (Depkes, 2009).

### **Penelitian Terdahulu**

Penelitian dari Giri (2016) dengan judul “Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Go-jek di Kota Denpasar, Bali” dengan hasil menunjukkan hanya ada 2 variabel yang berpengaruh positif dan signifikan yaitu variabel jam kerja dan pengalaman kerja sebaliknya variabel umur serta tingkat pendidikan tidak berpengaruh.

Penelitian oleh Riswan (2018) dengan judul “Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan supir angkot di Kabupaten Polewali Mandar” dengan hasil menunjukkan ada 3 variabel yang berpengaruh positif dan signifikan yaitu variabel Jumlah Jam Kerja, Jumlah Penumpang, serta Tarif sebaliknya variabel Pengalaman Kerja tidak berpengaruh.

Penelitian Rahmawati (2018) dengan judul “Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver grabcar di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga” dengan hasil dari kelima variabel independen hanya variabel lama jam kerja dan pengalaman kerja yang memiliki pengaruh positif dan signifikan sebaliknya variabel umur, tingkat pendidikan, serta lokasi pangkalan tidak berpengaruh

## **METODE PENELITIAN**

### **Ruang Lingkup Objek Penelitian**

Didalam penelitian kali ini penulis akan lebih memfokuskan subjek penelitian hanya pada driver grabbike yang ada di Kota Banjarmasin saja, agar data yang diperoleh dapat valid, spesifik, serta mendalam supaya memudahkan penulis untuk menganalisis data yang diperoleh.

### **Definisi Operasional Variabel**

#### **Pendapatan**

Pendapatan Driver *Grabbike* adalah sejumlah uang yang diterima driver grabbike ditambah dengan gaji capaian harian serta dikurangi dengan potongan pajak tiap pengantaran sebesar 20% di hitung dalam satuan rupiah.

#### **Jenis Layanan**

Untuk jenis layanan ada 3 yang dapat di gunakan atau di pakai oleh driver yaitu GrabBike (pengantaran orang menggunakan kendaraan), *GrabExpress* (pengantaran barang atau paket menggunakan kendaraan), dan *GrabFood* (pesan-antar makanan menggunakan kendaraan), Diukur dengan (Satuan Buah) dan cara pengukurannya adalah dengan melihat rata-rata jenis layanan yang didapatkan seorang driver pada setiap harinya.

#### **Frekuensi Pengantaran**

Frekuensi Pengantaran merupakan ukuran jumlah pengantaran setiap driver *Grabbike* perharinya (Satuan Kali). variabel ini digunakan karena setiap driver memiliki jumlah pengantaran yang berbeda-beda dan itu kemungkinan besar dapat mempengaruhi pendapatan

seorang driver. dan cara pengukurannya adalah dengan melihat jumlah pengantaran yang didapatkan seorang driver pada setiap harinya.

### **Umur**

Umur adalah rentang kehidupan yang diukur dengan (Satuan Tahun), variabel umur dalam penelitian ini merupakan umur driver yang diukur dengan tahun. dan cara pengukurannya adalah dengan cara menanyakan usia seorang driver.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data menggunakan *Purposive Sampling* yang di kombinasikan dengan *Accidental Sampling* dimana *Purposive Sampling* merupakan teknik pengambilan sample secara sengaja sedangkan *Accidental Sampling* merupakan teknik pengambilan sample secara tidak sengaja / secara kebetulan ditemuinya pada saat itu. Adapun cara pengambilan data melalui media sebagai berikut (1) kuesioner (2) wawancara (3) studi pustaka dan (4) dokumentasi

### **Teknik Analisis Data**

Penelitian ini menggunakan Deskriptif Kuantitatif dengan pengumpulan data menggunakan Data Primer.

## **HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS**

### **Hasil Uji Asumsi Klasik**

(1) Berdasarkan hasil uji normalitas diketahui nilai signifikansi 0,342 atau lebih besar dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal. (2) Berdasarkan hasil uji multikolinearitas dapat dilihat bahwa variabel jenis layanan, frekuensi pengantaran dan umur memiliki nilai Tolerance lebih dari 0,1 yaitu sebesar 0,442, 0,467, 0,920 dan nilai VIF kurang dari 10 yaitu sebesar 2,264, 2,140, 1,087. Jadi tidak terjadi gejala multikolinearitas. (3) Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas dengan scatterplot dapat dilihat pola titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y. Itu menandakan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas. (4) Berdasarkan hasil uji autokorelasi nilai DW sebesar 1,679, syarat tidak terjadinya auto kolerasi adalah  $d_U < d < 4 - d_U$ . Nilai  $d_U$  adalah  $1,6498 < 1,679 < 2,3502$ . Itu tanda nya tidak terdapat masalah autokolerasi.

### **Hasil Uji Statistik**

(1) Berdasarkan hasil uji t parsial didapat kesimpulan sebagai berikut : Jenis Layanan (x1) Nilai t-hitung pada variabel jenis layanan sebesar 0,694, itu artinya  $t\text{-hitung} < t\text{-tabel}$

(2,056). Dengan demikian dapat disimpulkan variabel jenis layanan tidak berpengaruh terhadap variabel pendapatan driver grabbike, Frekuensi Pengantaran ( $x_2$ ) Nilai t-hitung pada variabel frekuensi pengantaran sebesar 6,912, itu artinya t-hitung > t-tabel (2,056). Dengan demikian dapat disimpulkan variabel frekuensi pengantaran berpengaruh positif terhadap variabel pendapatan driver grabbike, Umur ( $x_3$ ) Nilai t-hitung pada variabel umur sebesar 1,890, itu artinya t-hitung < t-tabel (2,056). Dengan demikian dapat disimpulkan variabel umur tidak berpengaruh terhadap variabel pendapatan driver grabbike. (2) Berdasarkan hasil uji f simultan nilai sig sebesar 0,000 dapat diambil kesimpulan bahwa variabel independen ( jenis layanan, frekuensi pengantaran, umur) berpengaruh secara simultan terhadap variabel dependen ( pendapatan driver *grabbike*). (3) Berdasarkan hasil uji  $R^2$  didapat nilai sebesar 0,775. Hal ini berarti bahwa 77,5% variabel dependen (pendapatan driver *grabbike*) dapat dijelaskan oleh variabel independen (jenis layanan, frekuensi penganatarn, umur).sedangkan sisanya sebesar 22,5% dijelaskan oleh variabel lain.

### Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

$$Y_i = a + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + e, \text{ Menjadi}$$

$$\text{Pendapatan} = -3491,076 + -7220,086 x_1 + 17694,251 x_2 + -667,053 x_3 + \text{error}$$

Dan adapun Hasil Uji Regresi Linear Berganda menunjukkan bahwa : (1) Konstanta sebesar -3491,076 dapat diartikan apabila semua variabel independen Jenis Layanan ( $x_1$ ), Frekuensi Pengantaran ( $x_2$ ), dan Umur ( $x_3$ ) dianggap tidak mengalami perubahan, maka jumlah pendapatan sebesar (Rp.3.491). Karena nilai konstanta sebesar -3491,076 artinya berpengaruh secara negatif. Konstanta negatif berarti terjadi penurunan pendapatan driver Grab-bike sebesar (Rp.3.491). (2) Nilai dari Koefisien variabel Frekuensi Pengantaran ( $x_2$ ) sebesar 17694,251 dapat diartikan jika variabel independen lain nilainya tetap dan Frekuensi Pengantaran mengalami kenaikan sebanyak 1 kali pengantaran maka pendapatan akan mengalami kenaikan sebesar (Rp.17.694). Karena koefisien nya benilai positif maka terjadi hubungan positif antara Frekuensi Pengantaran dengan Pendapatan Driver *Grab-bike*, yang mana semakin meningkat nya Frekuensi Pengantaran yang diterima maka semakin meningkat Pendapatan Driver tersebut.

### Pembahasan Hasil Penelitian

Dari hasil pengujian hipotesis diatas dapat dilihat bahwa penelitian ini telah lolos berbagai uji. Dengan demikian , model dalam penelitian dianggap layak dan tepat. Adapun

hasil analisis untuk masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen ialah sebagai berikut: (1) Pengaruh Jenis Layanan terhadap Pendapatan Driver *Grabbike*, Hasil output spss menunjukkan bahwa nilai Signifikansi (sig) variabel jenis layanan adalah sebesar 0,494 ( $>$  probabilitas 0,05) dan nilai t-hitung variabel jenis layanan sebesar -0,694 ( $<$  t-tabel 2,056). Artinya variabel jenis layanan tidak berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin. Hal ini sekaligus membantah hasil wawancara penulis dengan salah seorang driver yang mengatakan jenis layanan kemungkinan berpengaruh terhadap pendapatannya. (2) Pengaruh Frekuensi Pengantaran terhadap Pendapatan Driver *Grabbike*, Hasil output spss menunjukkan bahwa nilai Signifikansi (sig) variabel frekuensi pengantaran adalah sebesar 0,000 ( $<$  probabilitas 0,05) dan nilai t-hitung variabel frekuensi pengantaran sebesar 6,912 ( $>$  t-tabel 2,056). Artinya variabel frekuensi pengantaran berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin. Hal ini selaras dengan apa yang dikatakan pada web *grab.com* “Semakin banyak orderan yang diterima, maka semakin banyak penghasilan yang bisa diraih”. (3) Pengaruh Umur terhadap Pendapatan Driver *Grabbike*, Hasil output spss menunjukkan bahwa nilai Signifikansi (sig) variabel umur adalah sebesar 0,070 ( $>$  probabilitas 0,05) dan nilai t-hitung variabel frekuensi pengantaran sebesar -1,890 ( $<$  t-tabel 2,056). Artinya variabel umur tidak berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin. Hal ini berarti bahwa berapapun umur seorang driver tidak akan mempengaruhi dari segi pendapatannya dan hal ini diperkuat dengan hasil penelitian terdahulu milik *Rahmawati (2018)* tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver *grabcar* dimana umur tidak berpengaruh terhadap pendapatan driver *grabcar*.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian di atas didapat kesimpulan sebagai berikut: (1) Berdasarkan karakteristik umur responden, menunjukkan bahwa responden yang berumur antara 21 – 30 tahun lah yang paling dominan sebanyak 16 responden dengan persentasi sebesar 53,33%. Berdasarkan karakteristik jenis kelamin responden, menunjukkan keseluruhan responden yang berjumlah 30 orang adalah laki-laki dengan persentase 100%. Berdasarkan karakteristik tingkat pendidikan responden, menunjukkan bahwa responden yang lulusan sma lah yang paling dominan sebanyak 24 orang dengan persentase 80% Berdasarkan tabel karakteristik

pengalaman kerja responden, menunjukkan bahwa responden yang telah bekerja selama 7 sampai 12 bulan lah yang paling dominan sebanyak 20 orang dengan persentase 66,67%. Berdasarkan tabel karakteristik pendapatan responden, menunjukkan bahwa responden yang berpenghasilan lebih dari 3 juta lah yang paling dominan sebanyak 21 orang dengan persentase 70%. (2) Variabel frekuensi pengantaran berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin sedangkan variabel jenis layanan dan umur tidak berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin. (3) Variabel frekuensi pengantaran memiliki pengaruh yang paling dominan terhadap variabel pendapatan driver *grabbike* di Kota Banjarmasin.

#### **b. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian didapat bahwa frekuensi pengantaran berpengaruh terhadap pendapatan driver. Oleh karena itu para driver harus lebih giat lagi dalam bekerja agar mendapatkan orderan/pengantaran yang banyak sehingga dapat meningkatkan pendapatannya dan semoga hasil penelitian ini dapat menjadi acuan perusahaan terkait khususnya Grab untuk lebih memperhatikan mitra drivernya.

#### **DAFTAR REFERENSI**

- Giri* (2016), Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver Go-jek di Kota Denpasar, Bali. Universitas Udayana.
- Kompas* (2019), APJII: Jumlah Pengguna Internet di Indonesia Tembus 171 Juta Jiwa. [www.kompas.com](http://www.kompas.com).
- Goggle, Temasek, dan Bain & Company* (2019), e-Conomy SEA 2019. [www.temasek.com.sg](http://www.temasek.com.sg).
- Sukirno* (1995), Ekonomi Pembangunan. Jakarta: LPFE UI.
- Sudarman* (1990), Teori Ekonomi Mikro 1. Yogyakarta : BPFE, 1988.
- Sugiono* (2012), Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta, Bandung.
- Grab.Com, Tentang Grab. [www.grab.com](http://www.grab.com).