

**Preferensi Penggunaan Transportasi Online Berbasis
Mobilitas dan Kinerja di Bandar Lampung
(Studi Kasus : Perbandingan Aplikasi Online GoJek,
Maxim dan In Drive)**

***Mobility and Performance-Based Online Transportation
Use Preferences in Bandar Lampung
(Case Study: Comparison of GoJek, Maxim and
In Drive Online Applications)***

Fery Hendi Jaya^{1*}, Diana Nur Afni², Alando Murtadahari³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sang Bumi Ruwa Jurai, Lampung,
Indonesia

*Email: feryhjaya@gmail.com

Abstrak

Transportasi memiliki komponen utama dalam sistem pergerakan manusia dan barang dalam kehidupan, Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi terutama di perkotaan. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Salah satu moda transportasi online di kota Bandar Lampung, saat ini mulai dikelola oleh pihak swasta yang dikenal dengan transportasi berbasis online. Hal inilah yang menarik perhatian peneliti untuk melakukan penelitian terhadap penggunaan transportasi online berbasis mobilitas dan kinerja baik Ojek, Maxim, In Drive dan lainnya dengan menganalisis persepsi masyarakat sebagai pengguna moda tersebut. Metode deskriptif kualitatif dengan menyebarkan kuisioner sebagai instrument terhadap 100 responden sebagai sampel yang berlokasi di kota bandar lampung. Pengolahan data dilakukan dengan metode persentase dan secara statistik dengan regresi linier berganda melalui aplikasi program SPSS 20. Berdasarkan hasil pengolahan data maka diperoleh Kelompok Usia sebesar 34 persen adalah kecil dari 25 tahun, Jenis Kelamin Responden sebesar 58 persen Laki-laki, Pendidikan Responden sebesar 45 persen merupakan serjana setingkat atau di atasnya, Pekerjaan responden 32 persen merupakan PNS/TNI/POLRI, Tujuan Perjalanan Responden sebesar 37 persen bekerja, dan Aplikasi yang sering digunakan responden sebesar 70 persen adalah Gojek, 17 persen menggunakan Maxim, 10 persen lainnya dan sisanya 3 persen menggunakan In Drive. Hal ini berarti bahwa variabel X1 (Ekonomis , Akseibilitas & waktu Tempuh), X2 (Kenyamanan dan Keselamatan berkendara), X3 (Fasilitas dan Kepuasan berkendara), X4 (Perspektif Sarpras terhadap Kinerja dan mobilitas berkendara), X5 (Prespektif Pengguna Bagi penyedia Berkelanjutan) mampu memberikan kontribusi dalam mempengaruhi terhadap Y (Mobilitas dan Kinerja Pengguna moda online).

Kata Kunci: Mobilitas; Kinerja; Moda Transportasi Online; Persepsi

Abstract

Transportation has a major component in the system of human and goods movement in life, Socio-demographic conditions of the area have an influence on transportation performance, especially in urban areas. The level of population density will have a significant influence on the ability of transportation to serve the needs of the community. One of the online transportation modes in the city of Bandar Lampung, is currently being managed by the private sector known as online-based transportation. This is what attracts the attention of researchers to conduct research on the use of online transportation based on mobility and the performance of Ojek, Grab, Maxim, InDrive and others analyzing the perception of the community as users of these modes. Qualitative

descriptive method by distributing questionnaires as an instrument to 100 respondents as a sample located in the city of Bandar Lampung. Data processing is done by percentage method and statistically with multiple linear regression through SPSS 20 program application. Based on the data processing results, the Age Group obtained is 34 percent is less than 25 years, Respondent Gender is 58 percent Male, Respondent Education is 45 percent is a bachelor's degree or above, Respondent Occupation 32 percent is PNS / TNI / POLRI, Respondent Travel Purpose is, 37 percent work, and Frequently Used Applications Use of Online Transportation Applications in Bandar Lampung Respondents are 70 percent using Gojek, 17 percent using Maxim, 10 percent others and the remaining 3 percent using InDrive. This means that variables X1 (Economical, Accessibility & Travel time), X2 (Driving Comfort and Safety), X3 (Driving Facilities and Satisfaction), X4 (Perspective Infrastructure on Driving Performance and Mobility), X5 (User Perspective for Sustainable Providers) are able to contribute to influencing Y (Mobility and Performance of Online Mode Users).

Keywords: *Mobility; Performance; Online Transportation Mode; Perception*

PENDAHULUAN

Transportasi *online* telah menjadi fenomena yang sangat signifikan dalam perkembangan masyarakat modern, memperkenalkan paradigma baru dalam mobilitas perkotaan [1]. Bandar Lampung sebagai salah satu kota besar di Indonesia, tidak terkecuali dari dampak perubahan ini. Pemanfaatan aplikasi berbasis asal tujuan, seperti Maxim dan In Drive, memberikan alternatif yang lebih efisien dan praktis dalam memenuhi kebutuhan transportasi harian [2]. Fenomena ini tidak hanya mencerminkan perubahan perilaku pengguna transportasi, tetapi juga menciptakan tantangan dan peluang baru dalam aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan [3].

Pentingnya memahami karakteristik penggunaan transportasi online berbasis asal tujuan di Bandar Lampung menjadi landasan utama penelitian ini. Melalui analisis mendalam terhadap tiga aplikasi utama, GoJek, Maxim dan In Drive, kita dapat mengidentifikasi pola perjalanan, preferensi pengguna, dan faktor-faktor yang memengaruhi pilihan mereka. Dengan memahami dinamika ini, penelitian ini bertujuan untuk memberikan kontribusi nyata dalam pengembangan kebijakan transportasi perkotaan yang lebih efektif dan berkelanjutan.

Selain itu, pertumbuhan pesat industri

transportasi online juga memberikan dampak terhadap sektor ekonomi lokal, menciptakan peluang kerja baru dan meningkatkan kontribusi terhadap perekonomian kota [4]. Namun, dampak positif ini juga diimbangi dengan tantangan, seperti ketidakpastian regulasi dan persaingan yang semakin ketat di antara penyedia layanan [5]. Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya akan mengungkap pola penggunaan transportasi online, tetapi juga akan menggali dampak ekonomi yang terkait dengan perkembangan industri ini di Bandar Lampung.

Dalam kerangka perkembangan teknologi informasi, keamanan dan privasi menjadi isu sentral dalam pemanfaatan aplikasi transportasi online [6]. Analisis terhadap tingkat kepercayaan pengguna terhadap aplikasi seperti GoJek, Maxim dan In Drive akan memberikan wawasan tentang sejauh mana aplikasi ini menjaga keamanan data pengguna dan memberikan perlindungan yang memadai. Keterlibatan masyarakat dalam pemanfaatan teknologi transportasi online juga menciptakan dinamika sosial yang perlu diperhatikan dalam konteks perkembangan perkotaan [7].

Melalui studi kasus ini, diharapkan dapat dihasilkan pemahaman yang lebih komprehensif tentang karakteristik penggunaan transportasi online di Bandar Lampung. Temuan ini akan menjadi landasan penting bagi pihak terkait,

termasuk pemerintah kota, pengusaha transportasi, dan masyarakat umum, dalam merancang kebijakan yang mendukung pertumbuhan yang berkelanjutan dan memastikan bahwa manfaat transportasi online dapat dirasakan secara merata oleh seluruh lapisan masyarakat. Dengan demikian, penelitian ini memiliki relevansi yang signifikan dalam konteks pengembangan kota yang modern dan berkelanjutan.

Dalam literatur terkait, banyak penelitian telah dilakukan untuk memahami fenomena transportasi online di berbagai kota besar di seluruh dunia. Menyoroti pentingnya analisis perilaku pengguna dalam menerapkan kebijakan transportasi yang efektif. Mereka menekankan bahwa karakteristik perjalanan, seperti jarak tempuh, waktu tempuh, dan pola penggunaan, adalah elemen-elemen penting yang perlu diperhitungkan dalam merancang kebijakan yang relevan [1].

Selain itu, studi lain menunjukkan bahwa preferensi pengguna terhadap aplikasi transportasi online dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti harga, ketersediaan, dan kualitas layanan [8]. Analisis ini menjadi dasar bagi penelitian ini untuk membatasi faktor-faktor tersebut dan mengidentifikasi pengaruhnya terhadap

penggunaan GoJek, Maxim dan In Drive di Bandar Lampung.

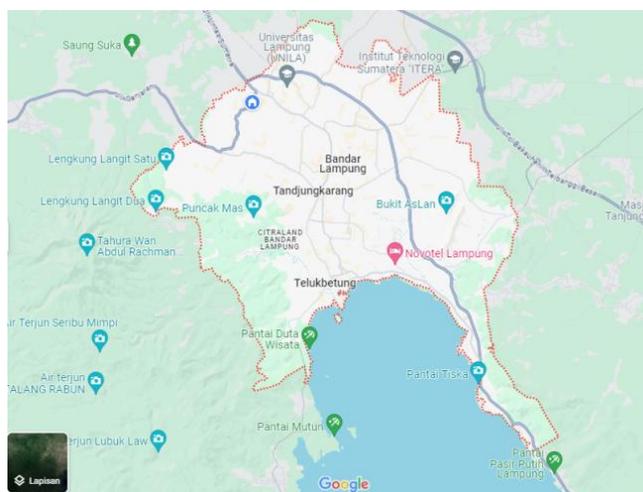
Dalam konteks ekonomi lokal, peneliti lain menyoroti peran transportasi online dalam menciptakan lapangan kerja baru dan meningkatkan kontribusi terhadap ekonomi lokal [9]. Temuan ini mendorong penelitian ini untuk melibatkan dimensi ekonomi, dengan tujuan untuk mengevaluasi dampak pertumbuhan industri transportasi online terhadap sektor ekonomi di Bandar Lampung.

Keamanan dan privasi pengguna menjadi aspek penting dalam pemanfaatan teknologi transportasi online. Peneliti lain mengatakan bahwa tingkat kepercayaan pengguna terhadap aplikasi berbasis daring sangat dipengaruhi oleh faktor keamanan [10]. Oleh karena itu, penelitian ini akan menggali sejauh mana GoJek, Maxim dan In Drive menjaga keamanan data pengguna, serta dampaknya terhadap tingkat keterlibatan masyarakat.

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Bandar Lampung, Provinsi Lampung.



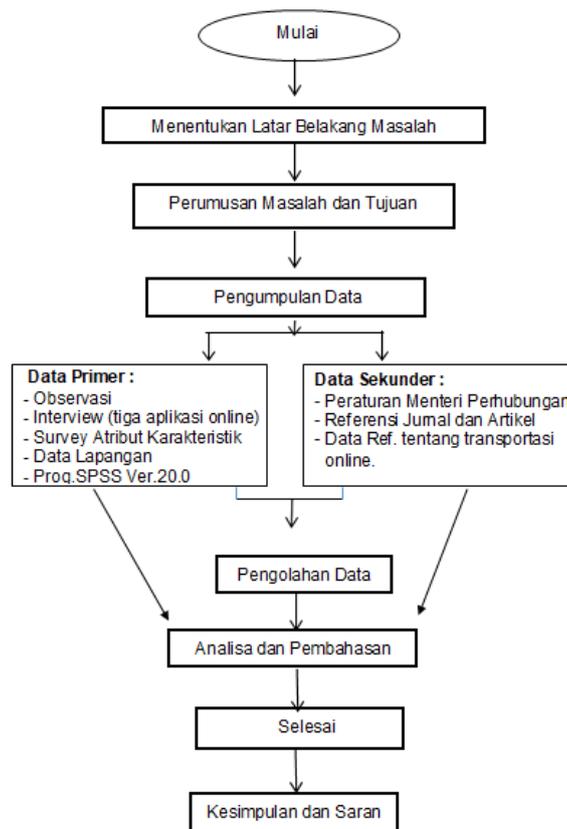
Gambar 1. Lokasi Penelitian

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam survei ini adalah metode kualitatif dengan cara deskriptif analisis. Deskriptif berarti survei yang memusatkan pada masalah-masalah yang ada pada saat sekarang, tentang kondisi existing pengguna dan penyedia angkutan umum ojek online. Baik itu survei

wawancara dan penyebaran kuisioner atau *google form*, sedangkan analisis berarti data yang dikumpulkan dan disusun, kemudian dianalisis dengan menggunakan prinsip-prinsip teori preferensi, SPSS ver.20 menggunakan rating populasi yang sudah dirumuskan.

Adapun diagram alir penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada Penelitian ini, data hasil yang didapat dari survei di lapangan yang dilakukan secara acak, pengguna ojek online (in drive, maxim, dan gojek), dengan banyak sampel (responden) 100 responden (menggunakan rumus populasi *Slovin*). Dilakukan dengan membagikan link google drive (google form). Dengan *metode random sampling*, secara acak kuisioner di bagikan kepada para pengguna objek online.

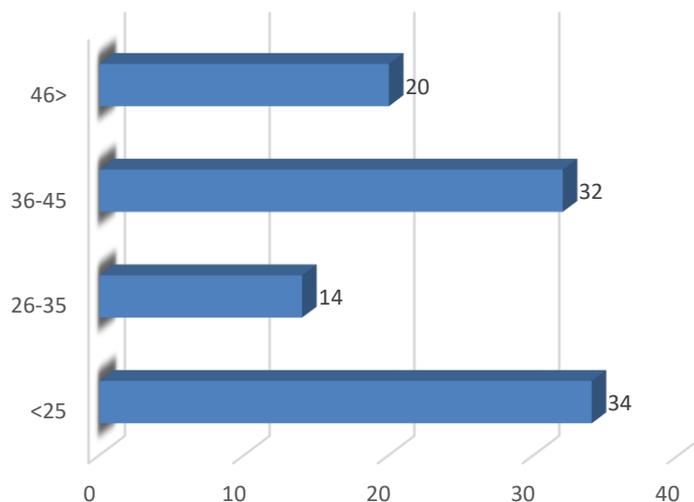
Data Analisis Mobilitas dan Kinerja Penggunaan Moda Online

Analisis data karakteristik pengguna moda transportasi online terhadap mobilitas di bandar Lampung, hasil dari wawancara dan kuisioner terdapat beberapa atribut, sebagai berikut:

Usia Responden

Tabel 1. Usia Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Usia	Jumlah
< 25	34
26-35	14
36-45	32
46 >	20



Gambar 3. Usia Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

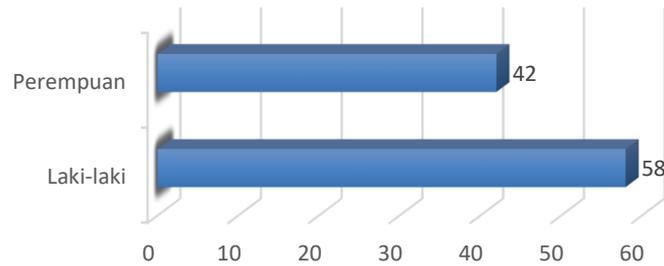
Berdasarkan analisis Tabel 1 dan Gambar 3, terlihat bahwa distribusi usia responden cukup beragam, dengan total partisipan sebanyak 100 orang. Kelompok usia terbanyak adalah responden yang berusia kurang dari 25 tahun, yaitu sebesar 34%, diikuti oleh responden berusia 36 hingga 45 tahun sebanyak 32%. Sementara itu, responden berusia antara 26 hingga 35 tahun hanya mencapai 14%, dan sisanya, yaitu 20%, merupakan responden berusia lebih dari 46 tahun. Temuan ini

menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada rentang usia produktif, khususnya di bawah 45 tahun. Hal ini dapat mengindikasikan bahwa pandangan, persepsi, atau pengalaman yang dikumpulkan dalam penelitian ini lebih banyak merefleksikan perspektif generasi muda dan dewasa awal.

Jenis Kelamin Responden

Tabel 2. Jenis Kelamin Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Jenis Kelamin	Jumlah
Laki-laki	58
Perempuan	42



Gambar 4. Jenis Kelamin Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

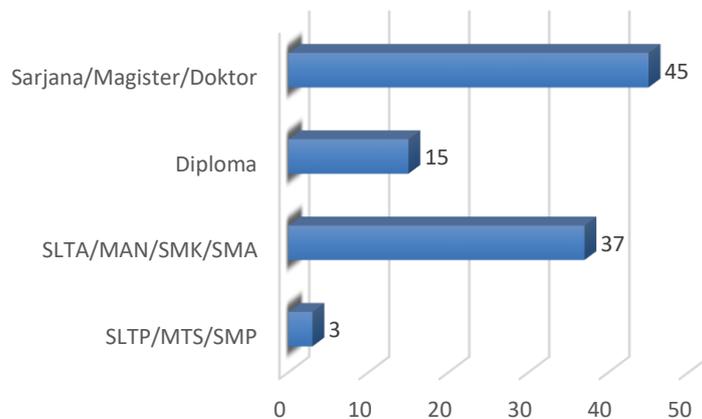
Berdasarkan Tabel 2 dan Gambar 4, menunjukkan adanya kecenderungan dominasi laki-laki dalam hal mobilitas dan kinerja penggunaan moda transportasi online. Hal ini dapat mencerminkan perbedaan pola aktivitas harian atau peran

sosial antara laki-laki dan perempuan dalam konteks penggunaan layanan transportasi berbasis daring.

Pendidikan Responden

Tabel 3. Pendidikan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Pendidikan	Jumlah
SLTP/MTS/SMP	3
SLTA/MAN/SMK/SMA	37
Diploma	15
Sarjana/Magister/Doktor	45



Gambar 5. Pendidikan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

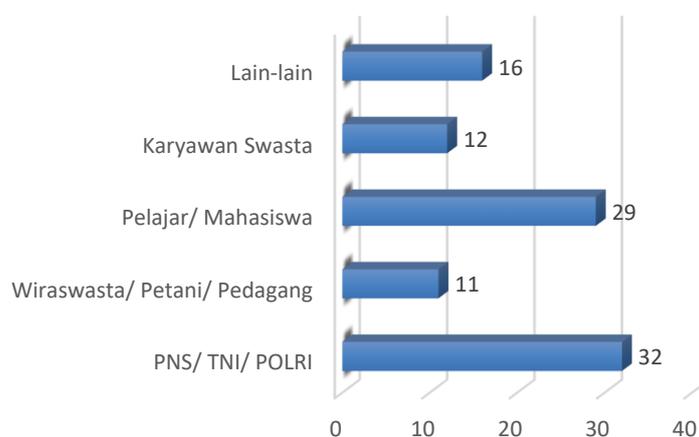
Berdasarkan Tabel 3 dan Gambar 5, menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki latar belakang pendidikan Sarjana atau lebih tinggi. Hal ini dapat mengindikasikan bahwa penggunaan moda transportasi online cenderung lebih tinggi di kalangan individu yang memiliki tingkat pendidikan menengah ke atas. Faktor ini juga dapat berpengaruh terhadap pola

mobilitas dan preferensi penggunaan layanan digital dalam kehidupan sehari-hari.

Pekerjaan Responden

Tabel 4. Pekerjaan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Pekerjaan	Jumlah
PNS/ TNI/ POLRI	32
Wiraswasta/ Petani/ Pedagang	11
Pelajar/ Mahasiswa	29
Karyawan Swasta	12
Lain-lain	16



Gambar 6. Pekerjaan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Berdasarkan Tabel 4 dan Gambar 6, menunjukkan bahwa kelompok PNS/TNI/Polri dan pelajar/mahasiswa merupakan pengguna terbanyak moda transportasi online dalam penelitian ini. Hal ini dapat mencerminkan tingginya kebutuhan mobilitas di kalangan aparatur negara serta pelajar dan mahasiswa yang memiliki aktivitas rutin dan terjadwal.

Sementara itu, persentase yang lebih rendah pada kategori karyawan swasta dan wiraswasta mungkin mengindikasikan fleksibilitas mobilitas atau preferensi moda transportasi lain

Pendapatan Perbulan Responden

Tabel 5. Pendapatan Perbulan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Pendapatan	Jumlah
< Rp.1.000.000	35
Rp.1.00.000 - Rp.2.000.000	16
Rp.2.000.000 -Rp.3.000.000	20
Rp.3.000.000 –Rp.5.000.000	18
> Rp.5.000.000	11



Gambar 7. Pendapatan Perbulan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

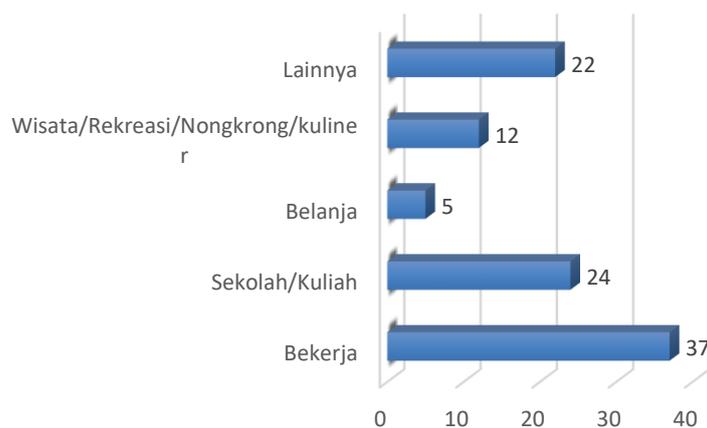
Berdasarkan Tabel 5 dan Gambar 7, menunjukkan bahwa sebagian besar responden berada pada kelompok ekonomi menengah ke bawah. Kondisi ini mengindikasikan bahwa moda transportasi online menjadi pilihan yang relevan dan

terjangkau bagi masyarakat dengan pendapatan terbatas.

Tujuan Perjalanan Responden

Tabel 6. Tujuan Perjalanan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Tujuan Perjalanan	Jumlah
Bekerja	37
Sekolah/Kuliah	24
Belanja	5
Wisata/Rekreasi/Nongkrong/kuliner	12
Lainnya	22



Gambar 8. Tujuan Perjalanan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Berdasarkan Tabel 6 dan Gambar 8, menunjukkan bahwa secara umum, penggunaan moda transportasi *online* lebih

banyak dimanfaatkan untuk kepentingan perjalanan rutin seperti bekerja. Hal ini mencerminkan peran penting layanan

transportasi online dalam mendukung *Frekuensi Kunjungan Responden* mobilitas harian masyarakat produktif.

Tabel 7. Frekuensi Kunjungan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Frekuensi	Jumlah
Pulang & Pergi atau Lebih dari 2x sehari	20
1 x sehari	5
1 x seminggu	23
1 x sebulan	10
Jarang sekali	42



Gambar 9. Frekuensi Kunjungan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

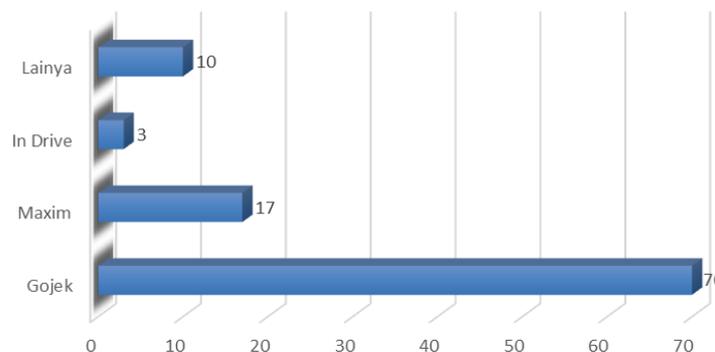
Berdasarkan Tabel 7 dan Gambar 9, menunjukkan bahwa meskipun sebagian besar responden menggunakan moda transportasi online secara tidak rutin, terdapat pula kelompok pengguna aktif yang memanfaatkan layanan ini secara intensif dalam kehidupan sehari-hari. Perbedaan

tingkat frekuensi ini dapat mencerminkan variasi kebutuhan mobilitas, keterjangkauan biaya, serta ketersediaan moda alternatif.

Aplikasi yang Sering Digunakan Responden

Tabel 8. Aplikasi yang Sering Digunakan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Aplikasi yang Digunakan	Jumlah
Gojek	70
Maxim	17
In Drive	3
Lainya	10



Gambar 10. Aplikasi yang Sering Digunakan Responden Mobilitas dan Kinerja Pengguna Moda *Online*

Berdasarkan Tabel 8 dan Gambar 10, diketahui bahwa mayoritas responden menggunakan aplikasi Gojek sebagai pilihan utama dalam layanan transportasi online, dengan persentase mencapai 70%. Temuan ini menunjukkan dominasi Gojek sebagai aplikasi transportasi online yang paling populer di kalangan responden.

Regresi Linier Berganda Mobilitas dan

Kinerja Pengguna Moda Online

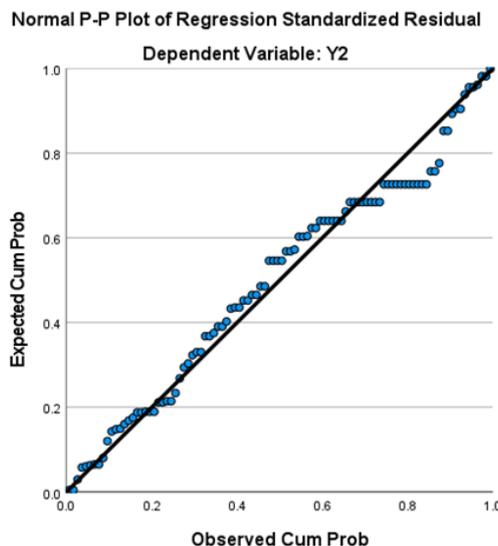
Pengujian model menggunakan metode regresi biner logit model yang merupakan teknik analisis hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen untuk mendapatkan model persamaan regresi dengan variabel dependen berjenis.

Tabel 9. Hasil Estimasi

Variabel	Persamaan regresi Gojek		$Y'' = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4 + b_5 X_5 + b_6 X_6 + e$				R ²	F-stat
	Coefficient	p-value	Maxim		InDrive			
			Coefficient	p-value	Coefficient	p-value		
Constant	0.241	0.397	0.754	0.127	0.211	0.082	0.810	0.001
X1	0.370	0.010	0.194	0.173	0.486	0.000	(Gojek)	
X2	0.290	0.001	0.247	0.029	0.215	0.028	0.796	
X3	0.154	0.045	0.097	0.352	-0.375	0.491	(Maxim)	
X4	-0.078	0.511	0.345	0.056	0.135	0.088	0.816	
X5	0.234	0.226	-0.732	0.745	-0.390	0.138	(Indrive)	

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas



Gambar 11. Hasil Uji Normalitas

Dasar Pengambilan Keputusan Uji Normalitas Probability Plot Menurut Imam Ghozali (2011: 161) Model regresi dikatakan berdistribusi normal jika data plotting (titik-titik) yang menggambarkan

data sesungguhnya mengikuti garis diagonal. Gambar 11 di atas menunjukkan bahwa titiknya terhubung mengikuti garis diagonal, sehingga dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi Normal Sehingga

data dapat digunakan.

Uji Multikolinearitas

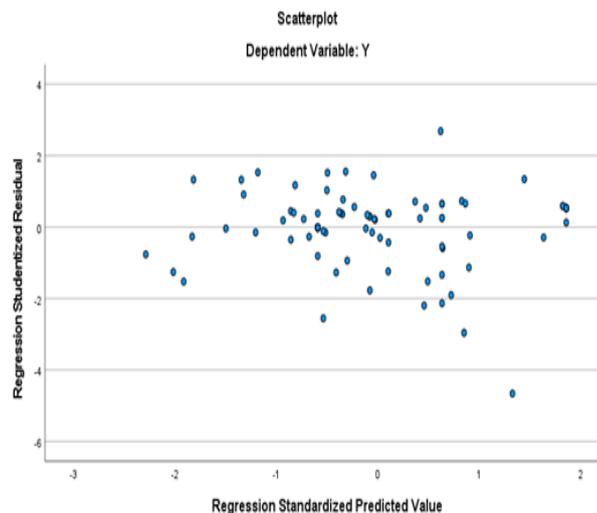
Tabel 10. Hasil Uji Multikolinearitas

Variabel	Tolerance	VIF
X1	0.354 > 0,100	2.825 < 10,0
X2	0.146 > 0,100	6.828 < 10,0
X3	0.147 > 0,100	6.813 < 10,0
X4	0.103 > 0,100	9.699 < 10,0
X5	0.219 > 0,100	4.562 < 10,0
X6	0.167 > 0,100	5.975 < 10,0

Dasar Pengambilan Keputusan Uji Multikolinearitas Tolerance Dan VIF Menurut Imam Ghozali (2011: 107-108) Tidak terjadi gejala multikolinieritas, jika nilai Tolerance > 0,100 dan nilai VIF < 10,0. Dari Tabel 10 di atas bahwa semua

Variabel Independen melewati ambang batas dari nilai Tolerance dan memiliki nilai VIF yang lebih kecil dari 10,0.

Uji Heteroskedastisitas



Gambar 12. Uji Heteroskedastisitas

Dasar Pengambilan Keputusan Uji Heteroskedastisitas Scatterplots Menurut Imam Ghozali (2011: 139) Tidak terjadi heteroskedastisitas, jika tidak ada pola yang jelas (bergelombang, melebar kemudian menyempit) pada gambar scatterplots, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y.

Dapat dilihat pada gambar 12 di atas bahwa titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y sehingga dapat

disimpulkan bahwa data bebas dari Heteroskedastisitas dan dapat dilanjutkan uji.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pengolahan data maka diperoleh Kelompok Usia sebesar 34% adalah kecil dari 25 tahun, Jenis Kelamin Responden sebesar 58% Laki-laki, Pendidikan Responden sebesar 45% merupakan serjana setingkat atau di atasnya,

Pekerjaan responden 32% merupakan PNS/TNI/POLRI, Tujuan Perjalanan Responden sebesar 37% berkerja, dan Aplikasi yang sering digunakan responden sebesar 70% adalah Gojek, 17% menggunakan Maxim, 10% lainnya dan sisanya 3% menggunakan In Drive. Hal ini berarti bahwa variabel X1 (Ekonomis, Aksebilitas & waktu Tempuh), X2 (Kenyamanan dan Keselamatan berkendara), X3 (Fasilitas dan Kepuasan berkendara), X4 (Prespektif (Sarpras) terhadap Kinerja dan mobilitas berkendara), X5 (Prespektif Pengguna Bagi penyedia Berkelanjutan) mampu memberikan kontribusi dalam mempengaruhi terhadap Y (mobilitas dan kinerja pengguna moda online).

DAFTAR PUSTAKA

- [1] S. Shaheen, A. Cohen, and E. Farrar, "Carsharing's impact and future," *Adv. Transp. policy Plan.*, vol. 4, pp. 87–120, 2019.
- [2] M. A. Nuh, S. M. H, and M. T. Syarkawi, "Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Kota bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional," *J. Konstr.*, vol. 01, no. 02, pp. 21–28, 2022.
- [3] K. Huda, Z. A. Fitriyani, R. Sholeh, and M. J. Effendi, "Dampak layanan transportasi online terhadap kesejahteraan perekonomian masyarakat Kota Mojokerto melalui kesempatan kerja," *J. Pendidik. Dan Kewirausahaan*, vol. 9, no. 1, pp. 101–117, 2021.
- [4] N. S. Ristanti, "Smart Mobility dalam Pengembangan Transportasi Berbasis Aplikasi Online Di Indonesia," *Ruang*, vol. 4, no. 3, pp. 237–246, 2018.
- [5] Y. Wibowo, A. Aprinawati, and I. Indriaty, "Preferensi konsumen dalam penggunaan transportasi online Maxim-Bike: Analisis faktor harga dan kualitas pelayanan (studi kasus mahasiswa STIE Dharma Putra Pekanbaru). *Niagawan*, 13, 55." 2024.
- [6] M. Christian and G. D. Rembulan, "Eksistensi Moda Transportasi Berbasis Aplikasi Daring: Analisis Loyal-Kontraproduktif Pengguna Dengan Kebijakan Pemerintah Sebagai Efek Pemoderasi," *J. Bus. Appl. Manag.*, vol. 13, no. 2, pp. 115–130, 2020.
- [7] H. Himmatuzzahro and K. Khofifah, "Preferensi Transportasi On-Line Gojek Dan Grab Dengan Metode Topsis Di Kota Pasuruan," *J. Ris. Rumpun Ilmu Tek.*, vol. 2, no. 2, pp. 98–106, 2023.
- [8] H. J. Christanto, D. K. Hiuredhy, W. C. U. Dagha, S. A. Sutresno, and C. Dewi, "Analisis Preferensi Mahasiswa di Salatiga Dalam Menentukan Jenis Kendaraan Online Gojek Menggunakan Metode Naïve Bayes," *J. JTIK (Jurnal Teknol. Inf. dan Komunikasi)*, vol. 8, no. 3, pp. 704–711, 2024.
- [9] P. Fakhriyah, "Pengaruh layanan transportasi online (Gojek) terhadap perluasan lapangan kerja bagi masyarakat di Kota Cimahi," *Comm-Edu (Community Educ. Journal)*, vol. 3, no. 1, pp. 34–41, 2020.
- [10] D. Retno, "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Preferensi Penumpang di Kota Makassar (Studi Kasus Pengguna Bus Trans Mamminasata dan Gojek)," *Ekonodinamika J. Ekon. Din.*, vol. 6, no. 2, pp. 154–170, 2024.