

**ANALISIS DISRTRIBUSI PENDAPATAN OJEK ONLINE DI KECAMATAN
SAWAHAN KOTA SURABAYA**

Sheva Revalino¹, I Made Suparta²

Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

shevarevalino6@gmail.com, madesuparta@untag-sby.ac.id

ABSTRACK

This study aims to find out how the condition of online motorcycle taxi income distribution in Sawahan District, Surabaya City. Inequality in income distribution or economic inequality and poverty rates are two major problems faced by many developing countries, including Indonesia. The government has also made efforts to adopt policies to improve community economic development, because one of the ways to increase income distribution is by implementing economic development. Economic growth is one of the goals to be achieved in the development process. Especially in terms of supporting facilities such as transportation facilities. Means of transportation can provide transfers from one place to another with a fast time. The existence of an online application-based transportation breakthrough, namely Gojek, which combines transportation services with communication technology in the Indonesian transportation world, makes it easy for people to carry out their mobility every day. The higher the mobility of people in using online transportation services, the greater the income that will be received by online motorcycle taxi drivers. The size of the income received is one indicator in measuring inequality of income distribution.

This research uses descriptive research with a qualitative approach. The type of data used in this research is qualitative data, while the data source used in this research is primary data. The analytical method used is the Gini Ratio model and the Lorenz Curve.

The results of this study indicate that there is low income inequality for Gojek drivers in Sawahan District, Surabaya City, which is 0.16. For the percentage of income recipients for Gojek drivers, the first 20% class is 12.08%, for the second 20% class is 16.57%, for the third 20% class is 19.19%, for the fourth 20% class is 23.4%, and for the fifth 20% class of 28.76%. So it can be concluded that the condition of income distribution for Gojek drivers in Sawahan District, Surabaya City is at a low or even level of inequality.

Keywords: *Income Distribution, Gini Ratio, Lorenz Curve.*

PENDAHULUAN

Ketimpangan, pemerataan, serta infrastruktur sebenarnya sudah dikenal cukup lama di Indonesia, contohnya melatar belakangi program padat karya, banyak sekali infrastruktur pembangunan, seperti pada program alam, program pemugaran kampung, seperti jalan, pos kampung, jalan, sungai, irigasi dan lain-lain; aneka macam program jaring pengaman sosial; pembangunan jaringan infrastruktur di pedesaan, seperti jalan, irigasi, listrik, telepon, pelayanan kesehatan dan pendidikan.

Menurut Todaro dan Smith (2006) ketimpangan memiliki dampak yang positif maupun dampak negatif. Dampak positif dari ketimpangan yaitu dapat mendorong wilayah lain yang kurang maju dan berkembang untuk dapat bersaing dan meningkatkan pertumbuhannya guna untuk meningkatkan kesejahteraannya. Sedangkan dampak negatif dari ketimpangan yang ekstrim antara lain adalah inefisiensi ekonomi, melemahkan stabilitas sosial dan solidaritas, serta ketimpangan yang tinggi pada umumnya dipandang tidak adil untuk kesejahteraan masyarakat.

Ketimpangan yang besar dalam distribusi pendapatan atau kesenjangan ekonomi dan tingkat kemiskinan adalah dua masalah besar yang dihadapi banyak negara sedang berkembang, tidak terkecuali Indonesia. Kesenjangan ekonomi atau ketimpangan pada distribusi pendapatan antara kelompok masyarakat berpendapatan tinggi dan kelompok masyarakat berpendapatan rendah dan tingkat kemiskinan atau jumlah orang yang berada dibawah garis kemiskinan. Perekonomian suatu wilayah dalam tahun tertentu dikatakan mengalami pertumbuhan

jika tingkat aktivitas ekonominya lebih tinggi dibandingkan yang dicapai ditahun sebelumnya.

Kesenjangan ekonomi adalah sebuah realita yang terdapat ditengah-tengah masyarakat. Berbagai upaya dari pemerintah dalam mengambil kebijakan guna mempertinggi pembangunan ekonomi masyarakat sebab salah satu cara pada menaikkan distribusi pendapatan yaitu menggunakan adanya pelaksanaan pembangunan ekonomi. Pembangunan ekonomi adalah suatu proses yang menyebabkan pendapatan perkapita masyarakat meningkat dalam jangka panjang.

Secara awam pembangunan dimengerti sebagai usaha untuk memajukan kehidupan masyarakat menuju kesejahteraan. Dalam pengertian ekonomi, pembangunan ekonomi berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi menjadi orientasi pembangunan sebab diyakini secara otomatis dapat menetes ke bawah (*trickle down effect*) menyebarkan hasil-hasil pembangunan secara lebih merata. Jadi pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu tujuan yang ingin dicapai dalam proses pembangunan terutama di negara sedang berkembang, tidak terkecuali di Indonesia. apalagi dalam hal penunjang seperti sarana transportasi. Semakin tingginya mobilitas masyarakat, sarana transportasi dapat memberikan peindahan dari satu tempat ke tempat lain dengan waktu yang cepat. Adanya terobosan transportasi berbasis aplikasi *online*, Gojek yang menggabungkan jasa transportasi dengan teknologi komunikasi di dunia transportasi Indonesia, membuat masyarakat harus menentukan transportasi mana yang paling cocok dengan kebutuhannya untuk melakukan mobilitas. Studi ini memfokuskan di tindakan sosial

yang dilakukan masyarakat dalam menggunakan transportasi. Bagaimana tindakan sosial yang dilakukan masyarakat yang memakai jasa Gojek menjadi sarana transportasi di Indonesia.

Transportasi memudahkan masyarakat untuk melaksanakan aktivitasnya sehari-hari. Transportasi sangat diharapkan oleh masyarakat, mengingat dinamika aktivitas masyarakat pulang pergi dari satu tempat ke tempat lainnya. Dampak dari era globalisasi melahirkan inovasi-inovasi terbaru baik itu dari bidang teknologi, ekonomi, dan industri. Salah satu kemajuan dalam bidang teknologi khususnya di zaman milenial ini, hadirnya pengusaha-pengusaha baru yang menggunakan teknologi untuk mendapatkan pemasukkan yang lebih tinggi dengan menggunakan teknologi berbasis *online*. Maraknya teknologi berbasis *online*, mampu mendorong masyarakat bekerja lebih efektif dan efisien. Kehadiran teknologi berbasis *online* mampu mewujudkan kesejahteraan sosial bagi masyarakat bawah, menengah, dan ke atas. Apalagi mampu mengatasi pengangguran dan membantu para pengusaha dalam memasarkan produk usahanya.

Jenis pengangkutan dengan ojek merupakan hal yang tidak asing lagi bagi masyarakat, Apalagi saat ini juga bermunculan ojek berbasis *online* yang sangat mudah untuk digunakan oleh masyarakat. bukan hanya itu, ojek *online* bahkan menawarkan tarif yang lumayan murah di bandingkan dengan jasa ojek pangkalan, Sehingga hal tersebut mengakibatkan munculnya masalah seperti ketimpangan sehingga masyarakat lebih memilih untuk menggunakan jasa ojek *online* sehingga ojek pangkalan mengalami

penurunan pendapatan sehari-hari. Maka dari itu, pengusaha jasa transportasi berinovasi untuk menarik konsumennya dengan meningkatkan pelayanan, kemudahan pemesanan, kenyamanan armada, ketepatan waktu dan lain sebagainya.

Selain sudah dikenal oleh masyarakat, jasa transportasi *online* juga menyediakan lapangan kerja bagi siapa saja. Banyak pengemudi dari transportasi *online* ini yang menjalankan pekerjaannya sebagai sampingan atau pekerjaan utama. Banyaknya orang yang berminat untuk menjadi pengemudi ini juga karena penghasilan yang menjanjikan. Sistem transportasi *online* telah banyak digunakan masyarakat Kota Surabaya selama beberapa tahun terakhir, diantaranya adalah Gojek.

Besar kecilnya pendapatan yang diterima tentu sangat di rasakan oleh sebagian besar penduduk Kota Surabaya dimana dengan berbedanya tingkat pendapatan yang diterima maka berbeda pula jumlah pengeluaran yang dikeluarkan masyarakat. Indikator ini juga menjadi acuan dalam mempertimbangkan ketimpangan distribusi pendapatan sebagai pertimbangan dalam strategi pembangunan.

Ojek *online* di Indonesia pertama kali di pelopori oleh Go-Jek di Jakarta, gojek mulai berdiri sejak tahun 2010 oleh Nadiem Makarim di Indonesia, serta sebagai pelopor pertama kali ojek *online* di Indonesia, banyak kota besar di Indonesia sudah bekerja sama dengan jasa transportasi *online* terutama gojek, tidak dipungkiri banyaknya kemudahan dan layanan yang diberikan oleh aplikasi gojek membuat nama gojek dengan semakin dikenal oleh masyarakat luas, saat ini

layanan gojek sendiri sudah tersedia diberbagai kota-kota besar di Indonesia salah satunya di Surabaya.

Keberadaan Gojek sendiri ialah memberikan fasilitas berupa aplikasi Gojek, jaket dan helm yang memudahkan tukang ojek dalam melangsungkan pekerjaannya. Gojek bermitra dengan para pengendara ojek yang sudah berpengalaman dalam menjalankan usahanya. maka dari itu, jika kita cermati, keberadaan Ojek dan PT Gojek sesungguhnya merupakan 2 hal yang berbeda. Driver Gojek tidak menerima perintah kerja dari Gojek, tetapi dari pelanggan ojek dan dikerjakan secara pribadi seperti halnya tukang ojek pada umumnya.

Kota Surabaya adalah salah satu kota yang tidak bisa dihindari dari kemacetan dan keramaian, karena sebagai kota tujuan untuk mengadu nasib surabaya tempat yang banyak diimpikan oleh sebagian masyarakat yang tinggal di desa maupun di kota. Banyak sekali kendaraan yang lalu lalang mulai dari mobil angkutan umum sampai kendaraan pribadi berada di seluruh jalanan Kota Surabaya, sehingga diwaktu tertentu Surabaya menjadi macet dan harus bersabar, banyak masyarakat yang memilih untuk menggunakan jasa transportasi *online* gojek untuk mempersingkat waktu ditengah keramaian kota yang dari pagi hingga pagi masih ada saja aktifitas yang dilakukan.

Layanan jasa transportasi ojek *online* ini direspon positif oleh masyarakat dan menjadi trend yang semakin besar, dan menarik minat bukan saja dari kalangan ojek pangkalan, bahkan juga bagi masyarakat umum untuk bergabung menjadi tenaga jasa ojek ini. Ada satu hal yang menarik, ternyata jasa ojek ini juga

menggerakkan perekonomian UKM, khususnya yang bergerak di sektor kuliner. Sekarang jasa ojek ini telah menjadi andalan bagi masyarakat dalam memesan makanan favoritnya untuk diantar ke mereka dengan biaya yang cukup murah dan cepat.

Ojek *online* tersebut sebagai transportasi alternatif karena lebih mudah diakses oleh setiap masyarakat di Surabaya, mereka tidak perlu lagi berjalan kaki ke pangkalan ojek dan hanya perlu menunggu ojek *online* menghampiri lokasi tempat mereka berada. Selain itu, aplikasi ojek *online* juga menghubungkan penumpang berinteraksi langsung dengan pengendara ojek *online*, banyak kemudahan yang diperoleh dari ojek *online* dengan tarif relatif yang lebih murah dibandingkan dengan ojek biasa di pertigaan, ditambah lagi dari pihak gojek juga memberikan diskon bagi pengguna *Go-pay* untuk kemudahan transaksi dan diskon lain-lainnya saat menggunakan fitur-fitur aplikasi gojek, hal ini mengakibatkan munculnya masalah seperti ketimpaangan sehingga masyarakat lebih memilih ojek *online*, karena banyaknya pengemudi ojek *online* membuat pengemudi ojek biasa mengalami penurunan pendapatan sehari-hari karena masyarakat lebih memilih ojek *online* dari pada ojek biasa yang sehari-harinya mangkal di gang-gang maupun pertigaan. Dari latar belakang masalah di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul Analisis Distribusi Pendapatan Ojek *Online* di Kecamatan Sawahan Kota Surabaya.

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana distribusi pendapatan

ojek *online* di Kecamatan Sawahan Kota Surabaya.

TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan penelitian dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui distribusi pendapatan ojek *online* di Kecamatan Sawahan Kota Surabaya.

MANFAAT PENELITIAN

1. Bagi Peneliti

Ketika melaksanakan penelitian ini, peneliti mendapatkan pengalaman serta ilmu pengetahuan terbaru mengenai dunia ojek *online*. Selain itu dari hasil penelitian ini dapat memberikan pemahaman, dorongan dan masukan dalam mengembangkan penelitian-penelitian selanjutnya.

2. Bagi Pengemudi Ojek *Online*

Sebagai sumber informasi untuk mengembangkan ojek *online* dan bahan pertimbangan untuk meningkatkan pendapatan pengemudi ojek *online* yang ada di Surabaya.

KAJIAN PUSTAKA

INDEKS GINI

Gini ratio adalah salah satu ukuran ketimpangan yang paling sering digunakan untuk mengukur ketimpangan. Gini ratio adalah ukuran ketimpangan agregat yang nilainya berkisar antara nol dan satu. Nilai gini ratio nol artinya tidak ada ketimpangan (pemerataan sempurna) sedangkan nilai satu artinya ketimpangan sempurna (Akbar et al., 2021). Gini ratio adalah murni ukuran statistik untuk variabilitas dan ukuran normatif untuk mengukur ketimpangan.

Menurut Oshima (1976) tabel berikut ini menunjukkan arti nilai dari besaran Gini Ratio:

Tabel Nilai Gini Ratio

Nilai Gini Ratio	Distribusi Pendapatan
< 0,3	Tingkat ketimpangan rendah
0,3 – 0,4	Tingkat ketimpangan sedang
> 0,5	Tingkat ketimpangan tinggi

Sumber: *Jurnal Pemikiran Sosial Ekonomi*

Menurut Badan Pusat Statistik (2019) rumus Gini Ratio:

$$GR = 1 - \sum f_i [Y_i + Y_{i-1}]$$

Keterangan:

GR = angka gini ratio

F_i = jumlah persen (%) penerima pendapatan kelas ke i .

Y_i = jumlah kumulatif (%) pendapatan pada kelas ke i .

i = kelas dibagi ke dalam 5 kelas

UKURAN BANK DUNIA

Cara lain yang juga seringkali diterapkan dalam mengidentifikasi ketimpangan pendapatan adalah kriteria yang dikemukakan oleh Bank Dunia yang mengelompokkan penduduk ke dalam tiga kelompok sesuai dengan besarnya pendapatan (Udhar, 2020), yaitu:

1. 40% penduduk dengan pendapatan terendah,
2. 40% penduduk dengan pendapatan menengah, dan
3. 20% penduduk dengan pendapatan tinggi.

Bank Dunia bekerja sama dengan *Institute of Development Studies* menentukan kriteria tentang penggolongan pembagian pendapatan, apakah dalam keadaan kepincangan yang parah, sedang

atau ringan. Kriteria tersebut menunjukkan bahwa (Ahluwalia et al., 1979):

1. Jika proporsi jumlah pendapatan dari penduduk yang masuk kategori 40% terendah terhadap total pendapatan seluruh penduduk kurang dari 12% dikategorikan ketimpangan pendapatan tinggi;
2. Jika proporsi jumlah pendapatan penduduk yang masuk kategori 40% terendah terhadap total pendapatan seluruh penduduk antara 12%-17% dikategorikan ketimpangan pendapatan sedang atau menengah;
3. Jika proporsi jumlah pendapatan penduduk yang masuk kategori 40% terendah terhadap total pendapatan seluruh penduduk lebih dari 17% dikategorikan ketimpangan pendapatan rendah.

KURVA LORENZ

Metode lain yang dapat digunakan untuk menganalisis ketimpangan pendapatan adalah dengan menggunakan Kurva Lorenz. Menurut Todaro dan Smith (2006) Kurva Lorenz merupakan kurva yang menggambarkan distribusi kumulatif nasional di kalangan penduduk. Pada kurva terdapat bujur sangkar pada sisi tegak menunjukkan persentase kumulatif pendapatan nasional dan pada sisi pada sisi datar menunjukkan persentase kumulatif dari penduduk.

PENDAPATAN

Konsep Pendapatan, pendapatan adalah nilai maksimum yang bisa dikonsumsi oleh seseorang pada suatu periode dengan mengharapkan keadaan yang sama diakhir periode mirip keadaan semula. Definisi pendapatan berdasarkan ilmu ekonomi menutup kemungkinan

perubahan menjadi lebih dari total harta kekayaan badan usaha diawal periode serta menekankan pada jumlah nilai statis diakhir periode (Alam, 2007). Dengan kata lain, pendapatan merupakan jumlah dari kenaikan harta kekayaan karena perubahan penilaian yang tidak diakibatkan oleh perubahan modal dan hutang. Harga ini dipengaruhi oleh kekuatan penawaran serta permintaan pasar produksi.

DISTRIBUSI PENDAPATAN

Distribusi pendapatan nasional adalah mencerminkan merata atau timpangnya pembagian hasil suatu negara di kalangan penduduknya (Dumairy, 2002). Istilah distribusi memiliki arti pembagian atau pemerataan, serta pendapatan bisa diartikan sebagai suatu yang diperoleh atau yang dihasilkan dari suatu kegiatan usaha. Jadi distribusi pendapatan secara umum dapat diartikan sebagai pembagian atau pemerataan hasil yang diperoleh dari suatu kegiatan usaha.

Menurut Sigit (1980) distribusi pendapatan atau pemerataan pendapatan antar penduduk atau rumah tangga mengandung 2 segi yaitu:

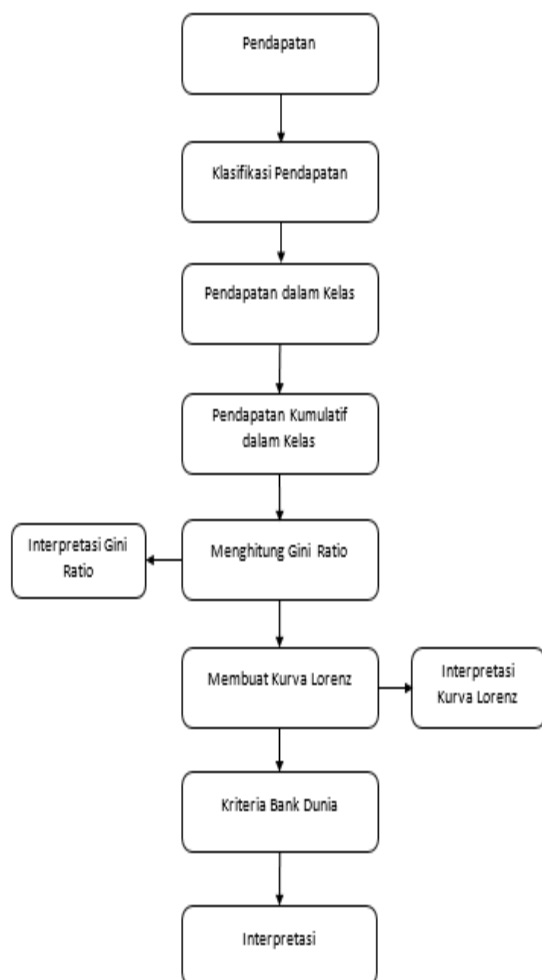
1. Meningkatkan taraf hidup yang masih berada di bawah garis kemiskinan.
2. Pemerataan pendapatan secara menyeluruh, dalam arti mempersempit perbedaan tingkat pendapatan antar rumah tangga atau penduduk

KETIMPANGAN DISTRIBUSI PENDAPATAN

Menurut Sukirno (2006) pada dasarnya distribusi pendapatan merupakan suatu konsep yang membahas tentang penyebaran pendapatan setiap orang atau rumah tangga dalam masyarakat. Terdapat

dua konsep pokok tentang pengukuran distribusi pendapatan, yaitu konsep ketimpangan absolut dan konsep ketimpangan relatif. Konsep ketimpangan absolut adalah konsep pengukuran ketimpangan yang memakai parameter dengan menggunakan suatu nilai mutlak. Sedangkan konsep ketimpangan relatif adalah konsep pengukuran ketimpangan distribusi pendapatan yang membandingkan besarnya pendapatan yang diterima oleh masyarakat dengan besarnya jumlah total pendapatan yang diterima oleh masyarakat secara keseluruhan.

PROSES BERPIKIR



METODE PENELITIAN

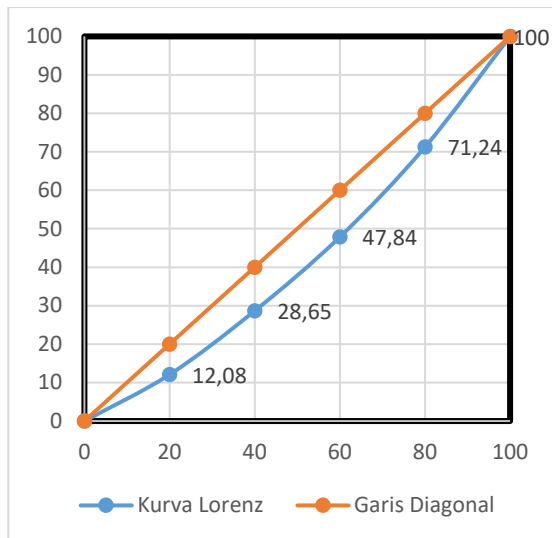
Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu

analisis deskriptif kualitatif dan alat analisis yang digunakan yaitu gini ratio. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer. Data primer merupakan data yang didapat secara langsung dari responden yang dijadikan sampel dalam penelitian. Data primer ini diperoleh dengan cara menyebarkan kuisisioner kepada responden atau pengemudi ojek *online* yang sedang mencari orderan di wilayah Kecamatan Sawahan Kota Surabaya. Data-data penelitian ini bersumber dari pengemudi gojek di Kota Surabaya.

HASIL PENELITIAN

$$\text{Gini Ratio} = 1 - \sum F_i (Y_i + Y_{i-1}) = 1 - 0,8392 = 0,1608$$

Berdasarkan perhitungan di atas dapat diketahui bahwa nilai Gini Ratio untuk distribusi pendapatan pengemudi ojek *online* Kecamatan Sawahan Kota Surabaya sebesar 0,16 maka dapat dikatakan bahwa tingkat ketimpangan pendapatan pengemudi termasuk dalam kategori ketimpangan yang rendah yaitu kurang dari 0,3. Sebagaimana yang telah diungkapkan oleh Oshima (1976) bahwa ketimpangan tergolong rendah apabila nilai Gini Ratio kurang dari 0,3, ketimpangan sedang apabila angkanya berkisar antara 0,3 - 0,4 dan ketimpangan yang tinggi apabila lebih besar dari 0,5.



Sumber: Hasil olah data

Gambar Kurva Lorenz Pengemudi Ojek Online Kecamatan Sawahan Kota Surabaya

Berdasarkan gambar Kurva Lorenz di atas dapat diketahui bahwa Kurva Lorenz pengemudi ojek *online* Kecamatan Sawahan Kota Surabaya terletak tidak jauh dari garis diagonal atau garis pemerataan, untuk persentase penerima pendapatan pengemudi Gojek kelas 20% pertama sebesar 12,08%, untuk kelas 20% kedua sebesar 16,57%, untuk kelas 20% ketiga sebesar 19,19%, untuk kelas 20% keempat sebesar 23,4%, dan untuk kelas 20% kelima sebesar 28,76%. Untuk kumulatif dari persentase penerima pendapatan pengemudi Gojek yaitu kelas 20% pertama 12,08%, kelas 20% kedua 28,65%, kelas 20% ketiga 47,84%, kelas 20% keempat 71,24%, dan untuk kelas 20% kelima 100%.

Berdasarkan gambar Kurva Lorenz di atas dapat diketahui bahwa kriteria menurut Bank Dunia 40% terendah termasuk ke dalam kelas kedua yaitu dengan persentase penerimaan pendapatan sebesar 28,65% dengan jumlah pendapatan dalam kelas sebesar Rp. 207.120.000 dari jumlah pengemudi ojek *online* sebanyak 40

pengemudi. Jika proporsi jumlah pendapatan penduduk yang masuk kategori 40% terendah terhadap total pendapatan seluruh penduduk lebih dari 17% dikategorikan ketimpangan pendapatan rendah (Ahluwalia et al., 1979). Maka dapat dikatakan bahwa sesuai kriteria Bank Dunia tingkat ketimpangan pengemudi ojek *online* Kecamatan Sawahan Kota Surabaya berada di kategori tingkat ketimpangan yang rendah karena penerimaan pendapatan pengemudi ojek *online* lebih dari 17% yaitu sebesar 28,65%.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode Gini Ratio dan Kurva Lorenz dapat disimpulkan bahwa terjadi ketimpangan pendapatan yang rendah pada pengemudi Gojek di Kecamatan Sawahan Kota Surabaya sebesar 0,16. Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan kriteria bank dunia dapat disimpulkan bahwa terjadi ketimpangan pendapatan yang rendah pada pengemudi Gojek di Kecamatan Sawahan Kota Surabaya karena proporsi jumlah pendapatan pengemudi yang masuk kategori 40% terendah terhadap total pendapatan seluruh pengemudi lebih dari 17% yaitu sebesar 28,65%.

SARAN

1. Bagi Pengemudi Gojek

Untuk pengemudi Gojek diharapkan untuk menjalankan semua orderan yang masuk dan selalu memberikan pelayanan yang terbaik kepada pelanggan agar pendapatan pengemudi Gojek semakin meningkat.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Untuk peneliti selanjutnya diharapkan bisa melakukan penelitian dengan

cakupan wilayah yang lebih luas yaitu Kota Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahluwalia, M. S., Carter, N. G., & Chenery, H. B. (1979). Growth and poverty in developing countries. *Journal of Development Economics*.
- Akbar, U. U., Permata Sari, Y., Yeni, I., Roza Adry, M., & Zaini Putri, D. (2021). Dampak Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Ketimpangan Pendapatan di Indonesia (Studi: Data Panel Pertumbuhan Sektor Pertanian). *Jurnal Education and Development*.
- Alam. (2007). *Ekonomi*. Jakarta: Esis.
- Badan Pusat Statistik. (2019). *Sistem Informasi Rujukan Statistik - View Indikator*.
- Dumairy. (2002). *Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Erlangga.
- Oshima, H. T. (1976). Perspective in Income Distribution Research. *Jurnal Pemikiran Sosial Ekonomi*.
- Sigit. (1980). *Masalah Perhitungan Distribusi Pen_dapatan di Indonesia*. Jakarta: LP3ES.
- Sukirno, S. (2006). *Pengantar Teori Makro Ekonomi*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2006). *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Jakarta: Erlangga.
- Udhar, N. A. A. (2020). *Pengaruh Dinamika Sektor Ekonomi Terhadap Ketimpangan Pendapatan di Sulawesi Selatan*. Universitas Hasanuddin.