

## **ANALISIS DAMPAK TRANSPORTASI ONLINE TERHADAP TRANSPORTASI KONVENSIONAL (BENTOR) DI KOTA MAKASSAR**

**Muhammad Amir**

STIE Tri Dharma Nusantara - Makassar  
email : [muh.amir934@gmail.com](mailto:muh.amir934@gmail.com)

**Agussalim Rahman**

STIE Tri Dharma Nusantara - Makassar  
email : [agus.stietdn@gmail.com](mailto:agus.stietdn@gmail.com)

### **ABSTRAK**

Data kuantitatif dianalisis dengan menggunakan teknik analisis statistik deskriptif dengan cara membandingkan skor aktual terhadap skor ideal pada masing-masing indikator penelitian sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online. Dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional dianalisis dengan memakai metode analisa regresi sederhana. Hasil penelitian menunjukkan bahwa total skor indikator penelitian sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online mengalami penurunan dari 84,28 % atau berkualifikasi sangat tinggi menjadi 36,87 % atau berkualifikasi rendah.

Hasil analisis regresi menghasilkan koefisien regresi = - 0,269, konstanta a = 10,128 serta koefisien korelasi  $r = 0,273$  dan koefisien determinasi  $r^2 = 7,4$  % . Dengan demikian peneliti berkesimpulan bahwa transportasi online di Kota Makassar berdampak negatif terhadap transportasi konvensional (bentor) dalam bentuk penurunan frekwensi muatan, tariff, penghasilan dan jumlah orang berprofesi pengemudi bentor.

**Kata-kata kunci :** *Dampak, Transportasi Online, Transportasi Bentor*

### **ABSTRACT**

The research objective was to determine of the impact of online transportation on conventional transportation (bentor) in Makassar City. Quantitative data were analyzed using descriptive statistical analysis techniques by comparing the actual score against the ideal score on each research indicator before and after the presence of online transportation. The impact of online transportation on conventional transportation is analyzed using a simple regression analysis method. The results showed that the total score of research indicators before and after the presence of online transportation decreased from 84.28% or very high qualification to 36.87% or low qualification. The results of the regression analysis resulted in a regression coefficient = - 0.269, a constant = 10.128 and a correlation coefficient  $r = 0.273$  and a determination coefficient of  $r^2 = 7.4$ %. Thus the

researchers concluded that online transportation in Makassar City has a negative impact on conventional transportation (bentor) in the form of decreasing frequency, tariff, income and the number of people who are bentor drivers.

**Keywords:** *Impact, Online Transportation, Bentor Transportation*

## **PENDAHULUAN**

Transportasi adalah salah satu aspek kegiatan masyarakat yang selalu menjadi kebutuhan masyarakat yang rutin beraktifitas untuk melengkapinya sehari-hari. Karna itu kebutuhan transportasi baik laut udara dan utamanya di daratan sangat memberikan solusi bagi masyarakat dalam menjalankan aktifitas sehari-hari. Transportasi darat merupakan alat angkut penumpang baik berupa bus, angkutan kota, bemo, becak dan bentor (sepeda motor beroda tiga). Semua jenis ini adalah merupakan alat transportasi penumpang yang sudah ada sejak dahulu kala, karna itu alat angkut tersebut di sebut alat transportasi konvensional.

Setiap daerah punya angkutan umum yang menjadi andalan masyarakat untuk mendukung aktivitas sehari-hari. Salah satu yang populer adalah sarana transportasi lokal yang merupakan perpaduan antara becak dengan motor yang kemudian dikenal dengan nama Becak Motor disingkat “ Bentor “ Sarana transportasi ini memiliki ruang muatan seperti becak yang dirakit dengan menambahkan kendaraan bermotor jenis sepeda motor di bagian belakangnya.. Sekitar tahun 2000 bentor muncul pertama kali di wilayah Kota Kotamobagu, yang saat ini merupakan kota dengan populasi bentor terbanyak di Sulawesi Utara. Bermula hanya sebagai kendaraan pengangkut barang di pasar tradisional, hanya berkisar setahun Bentor menjelma menjadi angkutan yang diminati warga. Di Makassar, angkutan roda tiga yang dikenal dengan nama “Becak” memang sudah lama populer dan beroperasi di sejumlah kawasan. Namun saat kabupaten/ kota lain masih memanfaatkan tenaga manusia untuk mengayuh becak, di Kota Makassar sudah beralih ke mesin.

Dengan menggabungkan fungsi becak sebagai angkutan jarak dekat, dan didorong mesin motor, transportasi itu dinilai lebih efektif dari ojek. Sebab, mampu mengangkut hingga tiga atau empat penumpang. Hanya saja, lingkup beroperasinya dibatasi hingga di kawasan tertentu sehingga tidak bisa sampai di

pusat perkotaan. Bentor di Makasar juga dimodifikasi sedemikian rupa untuk menambah kenyamanan penumpang. Sebagian pengemudi bentor memfasilitasi angkutan tersebut dengan pengeras suara dan musik. Corak warna bentor pun berneka ragam sehingga terlihat modern. Bentor sudah mulai beroperasi sejak 2007 di Kota Makasar. Namun, baru populer saat memasuki tahun 2013. Pengemudi bentor pun rata-rata adalah laki-laki usia muda yang tidak melanjutkan sekolah. Sejalan dengan perkembangan ilmu dan teknologi transportasi konvensional tidak bisa menahan diri untuk menerima yang munculnya transportasi berbasis online. Transportasi Online ini terdiri dari jenis alat transportasi roda empat sampai pada transportasi Online jenis sepeda motor (roda dua).

Segmentasi pasar transportasi online roda dua lebih fleksibel dibandingkan dengan roda empat karena transportasi online roda dua (sepeda motor) dapat menyusuri jalan-jalan kecil untuk menjemput dan mengantarkan penumpang sampai ke lorong-lorong kecil, selain itu dalam kondisi jalan macet transportasi online sepeda motor dapat berjalan atau lolos dari jeratan kemacetan karena itu pelanggan/penumpang lebih banyak memilih mengendarai transportasi online sepeda motor ketimbang transportasi online jenis roda empat (mobil) sementara jenis transportasi konvensional seperti bentor mulai berkurang peminat/penumpangnya karena selain jarang bisa lolos dari jeratan macet dan sedikit lebih lambat dibandingkan transportasi online jenis sepeda motor. Dari perbandingan kedua jenis alat transportasi diatas dapat diartikan bahwa jenis transportasi online roda dua (sepeda motor) lebih banyak menjangkau penumpang ketimbang transportasi jenis konvensional (bentor) sehingga wajar dikatakan penghasilan yang diperoleh transportasi jenis online berpeluang lebih banyak dibandingkan dengan transportasi jenis konvensional (bentor).

Atas dasar latar belakang kondisi tersebut peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional (Bentor) di Kota Makassar.

#### **A. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui besarnya dampak kehadiran transportasi online terhadap transportasi konvensional dengan harapan dilahirkan rekomendasi solusi peningkatan penghasilan pelaku usaha jasa transportasi konvensional (Bentor) di Kota Makassar.

## **B. Hipotesis**

Peneliti menduga bahwa hadirnya sarana transportasi online berdampak negatif terhadap transportasi konvensional berbentuk bentor di Kota Makassar. Khususnya dalam hal frekwensi angkut, tarif, penghasilan dan jumlah orang yang berprofesi sebagai pengemudi bentor.

## **KAJIAN PUSTAKA**

### **1. Transportasi**

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri.

Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi (Nasution, 2014:15).

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa.

Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu 13 tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi berguna menurut waktu dan tempat.

Menurut (Nasution, 2004:6) transportasi terdapat dua kategori yaitu :

1. Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.

2. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Secara umum, penggolongan dasar moda transportasi di dasarnya pada lima unsur transportasi berikut yaitu:

1. Manusia, yang membutuhkan transportasi.
2. Barang, yang diperlukan manusia.
3. Kendaraan, sebagai sarana transportasi.
4. Jalan, sebagai prasarana transportasi.
5. Organisasi, sebagai pengelola transportasi.

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Dalam hal ini perlu diketahui terlebih dulu ciri penumpang dan barang, kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta pelaksanaan transportasi. (Tamin, 2010:8).

Dari beberapa jenis transportasi, transportasi darat merupakan jenis transportasi yang paling populer. Menurut (Kamaluddin, 2013:18) Transportasi Darat (Land Transport) Transportasi darat ini terdiri atas transportasi jalan raya (Road Transport) dan transportasi jalan rel (Rail Transport).

a. Transportasi jalan raya

Dalam transportasi jalan raya, alat transportasi yang digunakan berupa manusia, binatang, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan berupa jalan setapak, jalan tanah, jalan krikil dan jalan aspal. Tenaga penggerak yang digunakan adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM dan diesel.

b. Transportasi jalan rel

Sedangkan dalam transportasi jalan rel, alat angkut yang digunakan berupa kereta api, jalan yang digunakan berupa rel baja. Tenaga penggeraknya adalah berupa tenaga uap, diesel dan tenaga listrik.

Perkembangan transportasi darat di Indonesia tidak bisa lepas dari sejarah transportasi itu sendiri. perlu kita pahami terlebih dahulu pengertian transportasi secara umum adalah kegiatan mengangkut maupun memindahkan sesuatu dari tempat yang satu ke tempat lain.

Pengertian Transportasi darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang. Bentuk awal dari transportasi darat adalah menggunakan kuda, keledai atau bahkan manusia untuk membawa barang melewati jalan setapak. Seiring dengan berkembangnya perdagangan, jalan diratakan atau dilebarkan untuk mengakomodir aktivitas. Roda kemudian ditemukan.

Jika menilik sejarah perkembangan teknologi transportasi darat di tanah air, berbagai sumber menyebutkan bahwa hal ini berkaitan langsung dengan situasi politik yang sedang berjalan di masa itu. Bila sebelumnya masyarakat kita akrab sekali dengan kendaraan tradisional seperti kuda, pedati, gerobak, andong serta becak sebagai angkutan pribadi, angkutan barang maupun massal, lambat laun kendaraan seperti ini mulai tergantikan.

Pergerakan zaman dengan laju teknologi dan tentunya tak lepas dari campur tangan rezim penguasa menjadi kekuatan yang tak terbandung.

Transportasi darat merupakan moda transportasi yang paling dominan di Indonesia dibandingkan moda transportasi lainnya seperti transportasi udara dan transportasi laut. Hal ini ditunjukkan dari data OD Nasional 2001 yang menggambarkan bahwa  $\pm 95\%$  perjalanan penumpang dan barang menggunakan moda transportasi darat. Besarnya persentase tersebut merefleksikan tingginya ketergantungan penduduk Indonesia terhadap moda transportasi ini.

Oleh sebab itu, perencanaan pengembangan transportasi darat menjadi prioritas utama dalam rangka pembangunan Indonesia secara keseluruhan. Pengembangan transportasi darat dibutuhkan tidak hanya untuk mengatasi permasalahan transportasi yang terjadi saat ini, tetapi juga untuk menjawab permasalahan transportasi yang diperkirakan muncul di masa yang akan datang. Untuk itu perlu disusun suatu kerangka kebijakan pengembangan transportasi darat dalam bentuk masterplan.

## **2. Transportasi Online**

Pengertian transportasi online adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri. Transportasi online adalah salah satu bentuk dari penyelenggara lalu lintas dan

angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi).

Transportasi online merupakan transportasi yang berbasis suatu aplikasi tertentu, dimana konsumen memesan suatu sarana transportasi melalui system aplikasi di dalam smartphone. Saat konsumen melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen. Seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerjasama kemitraan dengan pengemudi.

Dengan adanya transportasi online para penumpang kini tak perlu menghampiri pangkalan ojek ataupun tak perlu lagi menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu para penumpang tidak harus terlibat dalam proses tawar-menawar karena tarif yang sudah ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Ketika terjebak kemacetan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak seperti pada saat menaiki transportasi berargometer, karena tarif yang sudah ditentukan di awal perjalanan dengan berdasarkan jarak tempuh.

Tidak bisa dipungkiri masyarakat di kota-kota besar kini sedang menggandrungi transportasi online dengan menggunakan aplikasi smartphone. Selain bisa menghemat waktu, transportasi online juga menghemat uang. Karena banyaknya promo yang ditawarkan. Cukup dengan mengunduh aplikasi di smartphone lalu melakukan registrasi pada aplikasi tersebut kemudian mencantumkan lokasi penjemputan dan pengantaran maka dalam hitungan menit pelaku jasa transportasi online siap mengantarkan penumpang ke tempat tujuan.

Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan oleh para pelaku usaha untuk memulai persaingan usaha dalam bisnis transportasi online.

Transportasi *online* merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun transportasi *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi.

Transportasi *online* merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan

pengguna jasa untuk memanggil pengemudi transportasi online tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, transportasi *online* ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju

Pengertian dan definisi ojek online sendiri berbeda dengan pengertian dari ojek panggilan. Walaupun dalam prakteknya keduanya menggunakan HP, tetapi yang satu menggunakan telepon untuk memesan, sedangkan yang satunya melalui aplikasi di *smartphone*.

### **3. Transportasi Konvensional**

Transportasi konvensional adalah transportasi umum yang biasa kita gunakan, yang telah tersedia di jalan konvensional. Di Indonesia ada beberapa jenis transportasi konvensional seperti bus, taksi, angkutan umum, bajaj dan ojek dan beberapa sarana transportasi lokal.

Setiap daerah punya angkutan umum lingkungan yang menjadi andalan masyarakat untuk mendukung aktivitas sehari-hari.

Dalam penelitian ini yang dimaksudkan sebagai transportasi konvensional adalah becak bermotor (bentor). Becak bermotor atau becak mesin adalah becak yang menggunakan sepeda motor sebagai penggerak (Suryani, 2016 : 5).

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, setiap becak bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Membawa surat-surat kendaraan antara lain Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Surat Ijin Mengemudi C (SIM C), Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK).
- b. Becak bermotor mengangkut penumpang maksimal 2 orang dewasa supaya keseimbangan dari becak bermotor tetap terjaga demi keselamatan pengemudi, penumpang becak bermotor serta pengguna jalan yang lain;
- c. Plat Nomor Tanda Nomor Kendaraan ditempatkan didepan kendaraan utama dan di belakang bak samping.

- d. Kecepatan maksimum becak bermotor maksimal 30 km/jam.
- e. Pengemudi wajib menggunakan helm Standart Nasional Indonesia (SNI).

Berdasarkan penjelasan tersebut yang perlu diatur apabila suatu daerah yang hendak membuat Peraturan Daerah tentang becak bermotor maka pembuat kebijakan itu perlu memperhatikan beberapa aspek yang harus dipenuhi supaya keberadaan becak bermotor tidak menyalahi Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### **4. Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional**

Keberadaan ojek online tentu saja mempengaruhi penurunan penghasilan Bentor hingga 80 persen seiring dengan penurunan minat masyarakat terhadap jasa antar Bentor tersebut. Permintaan dari masyarakat turun karena penumpang lebih suka menggunakan transportasi online yang pemesannya cukup lewat telepon genggam sehingga terkesan mudah.

Tarif penumpang transportasi konvensional (bentor) bergantung pada tempat tujuan, jika dekat biasanya Rp 10.000, jauh berkisar Rp15.000 - Rp25.000. Tarif ini sudah diketahui oleh penumpang pada umumnya. Semenjak adanya ojek online, jika biasanya dalam sehari dia bisa mendapat 15 penumpang kini hanya tiga sampai lima penumpang perhari.

Menurut pengakuan seorang pengemudi Bentor, jika dahulu biasanya bisa mengantongi penghasilan sekitar Rp70.000 sampai dengan Rp 100.000 perhari dengan jumlah order 15 penumpang. Pemasukan tersebut belum termasuk dari penumpang dengan tujuan yang jauh.

Akan tetapi, sejak maraknya pengemudi online berbasis aplikasi membuat penghasilannya menurun sampai Rp.30.000/hari dengan sekitar 5 penumpang saja dalam sehari.

#### **PENELITIAN TERDAHULU**

Nugraha (2018), Masalah yang dibahas adalah dampak kehadiran Taksi Online GrabCar terhadap pendapatan Taksi Konvensional BlueBird. Di Medan sendiri Taksi Online hadir pada akhir tahun 2016 khususnya Taksi Online GrabCar, dengan kehadiran Taksi Online GrabCar tersebut memberikan dampak negatif bagi Supir Taksi Konvensional di Medan Khususnya yang bermangkal di Plaza Medan Fair dengan menurunnya pendapatan Supir Taksi Konvensional.

Darmadi (2016), meneliti dampak keberadaan transportasi ojek Online (GO-JEK) terhadap transportasi angkutan umum lainnya di Kota Makassar. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa GOJEK atau ojek online adalah aplikasi yang berbasis mobile dengan sistem transportasi yang menggunakan berbagai bidang jasa termasuk angkutan umum.

Riswanda (2019) meneliti tentang dampak keberadaan transportasi online terhadap pendapatan transportasi konvensional (Studi kasus penarik becak di Banda Aceh). Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran Transportasi Online memberikan dampak negatif terhadap tingkat pendapatan para penarik becak.

Terbukti bahwa terdapat penurunan tingkat pendapatan penarik becak sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online. Rata-rata pendapatan yang didapat para penarik becak setiap harinya adalah sebesar Rp110.000 dan sesudah adanya transportasi online sebesar Rp35.000.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran Transportasi Online memberikan dampak negatif terhadap jumlah pelanggan penarik becak. Terbukti bahwa terdapat penurunan jumlah pelanggan becak sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online. Rata rata jumlah pelanggan becak sebelum adanya transportasi online adalah 10 orang dan rata-rata jumlah pelanggan sesudah adanya transportasi adalah 3 orang.

## **METODE PENELITIAN**

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah kombinasi antara pendekatan kuantitatif dan pendekatan kualitatif. Dalam penelitian kuantitatif, peneliti menggunakan data yang berbentuk numerik atau angka yang jawaban responden dibuat dalam bentuk skala Likert. Jawaban setiap item instrument yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat positif sampai sangat negatif dengan memakai skor 1 sampai 5

Penelitian diawali dengan menyebarkan kuesioner, wawancara dan pengamatan. Data kuantitatif yang terkumpul dari kuesioner akan ditabulasi untuk selanjutnya dianalisis dengan menggunakan teknik analisis statistik deskriptif

dengan membandingkan skor aktual terhadap skor ideal pada masing-masing indikator penelitian sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online.

Untuk mengukur dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional maka hasil data yang diperoleh dianalisis dengan memakai metode analisa regresi sederhana untuk menghitung nilai konstanta (a), koefisien regresi (b), koefisien korelasi (r) dan koefisien determinasi ( $r^2$ ) dengan rumus sebagai berikut :

$$y = a + bx$$

Sedangkan untuk menentukan kualitas dampak maka peneliti mempergunakan standar kualifikasi berikut :

Tabel 1  
Standar kualifikasi dampak

No	Skor Capaian	Kualifikasi
1.	0,00-0,20	Sangat rendah
2.	0,21-0,40	Rendah
3.	0,41-0,60	Sedang
4.	0,61-0,80	Tinggi
5.	0,81-1,00	Sangat Tinggi

Sumber : Sugiyono (2014)

Untuk memahami interaksi social dari para responden maka peneliti melakukan penelitian dengan metode kualitatif dengan cara ikut berperan aktif dalam melakukan wawancara mendalam dengan interaksi terhadap responden agar ditemukan pola hubungan variable penelitian dengan jelas. (Sugiyono, 2014:79)

Penelitian ini akan dilakukan di wilayah Kota Makassar khususnya di beberapa kecamatan yang menjadi kawasan izinkan beroperasinya transportasi konvensional (bentor) seperti : Kecamatan Manggala, Kecamatan Rappocini, Kecamatan Tallo dan Kecamatan Mamajang dengan total 67 orang responden yang dipilih secara acak oleh peneliti.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### A. Analisis Deskriptif

Rekapitulasi jawaban 67 responden terhadap 4 pertanyaan sebelum hadirnya transportasi online menunjukkan hasil sebagai berikut :

Tabel 2

Jawaban responden sebelum hadirnya transportasi online

No	Indikator	Aktual	Ideal	Capaian	Kualifikasi
1.	Frekwensi muat	278	335	82,99 %	Sangat Tinggi
2.	Tarif muat	281	335	83,88 %	Sangat Tinggi
3.	Tingkat penghasilan	230	268	85,83 %	Sangat Tinggi
4.	Jumlah profesi	171	201	85,07 %	Sangat Tinggi
		<b>960</b>	<b>1.139</b>	<b>84,28 %</b>	<b>Sangat Tinggi</b>

Sumber : Peneliti, diolah 2020

Selanjutnya, rekapitula jawaban 67 responden terhadap 4 pertanyaan yang sama setelah hadirnya transportasi online menunjukkan hasil sebagai berikut :

Tabel 3

Jawaban responden setelah hadirnya transportasi online

No	Indikator	Aktual	Ideal	Capaian	Kualifikasi
1.	Frekwensi muat	102	335	30,45 %	Rendah
2.	Tarif muat	115	335	34,33 %	Rendah
3.	Tingkat penghasilan	109	268	40,67 %	Rendah
4.	Jumlah profesi	94	201	46,77 %	Rendah
		<b>420</b>	<b>1.139</b>	<b>36,87 %</b>	<b>Rendah</b>

Sumber : Peneliti, diolah 2020

Data hasil perhitungan capaian skor actual diatas menggambarkan bahwa sebelum hadirnya transportasi online semua indikator terdampak menunjukkan kualifikasi yang sangat tinggi yaitu dengan total capaian dari kondisi ideal sebesar

**84,28 %.**

Tarif muat merupakan indicator yang mendapat skor penilaian paling tinggi dari responden. 25 orang responden atau 37,31 % yang memberi skor 5, 29 orang atau 43,28 % responden menjawab skor 4 dan sisanya 13 responden memberi skor 3.

Setelah hadirnya transportasi online maka semua indicator terdampak mengalami penurunan yang sangat drastis yang secara total hanya pada capaian 36,87 % atau berkualifikasi rendah. Tarif muat yang merupakan indicator tertinggi sebelum adanya transportasi online ternyata skornya hanya 34,33 % .

Jumlah orang yang berpindah profesi dari pengemudi transportasi konvensional meskipun mengalami penurunan artinya ada perpindahan profesi menjadi pengemudi transportasi online atau pindah ke profesi lainnya tetapi tingkat perubahannya terendah dibandingkan dengan indicator lainnya.

Sementara itu frekwensi muat merupakan indicator yang paling mengalami penurunan setelah adanya transportasi online sehingga skornya hanya 30,45 %.

Sebelum adanya transportasi online, sejak tahun 2007 transportasi konvensional (bentor) di Kota Makassar sangat mendominasi di setiap sudut kota. Kemanapun kita pergi, sangat mudah menemui pengemudi bentor baik yang berada di pangkalannya maupun sedang berada di jalan.

Pada umumnya, warga Kota Makassar yang tidak memiliki kendaraan pribadi lebih memilih menggunakan sarana transportasi bentor dibandingkan sarana transportasi lainnya seperti becak atau ojek konvensional.

Dengan berkembangnya teknologi yang semakin canggih hadirilah terobosan baru untuk memudahkan masyarakat yaitu transportasi online yang sedang marak saat ini. Dari keadaan tersebut membuat pengemudi bentor semakin tersaingi dan penumpang lebih memilih menggunakan transportasi online yang lebih memudahkan calon penumpang mendapatkan transportasi hanya menggunakan smartphone tanpa harus keluar rumah.

Aspek yang paling terdampak adalah menurunnya secara drastis frekwensi muat. Jumlah penumpang yang awalnya rata-rata adalah 15 – 25 kali muat dan setelah adanya transportasi online para pengemudi bentor hanya memuat penumpang rata rata hanya 5 - 8 kali.

Tarif muat juga mengalami penurunan yang signifikan dari rata rata Rp

10.000 setiap kali muat menjadi Rp 5.000 – Rp 8.000 setiap kali muat. Hal ini berimplikasi pada penurunan pendapatan pengemudi bentor. Disamping frekwensi muat yang turun juga mengalami penurunan tariff sehingga pendapatan sebelum hadirnya transportasi online berkisar Rp 130.000 / hari menjadi sekitar Rp 50.000 per hari.

Dari penjelasan di atas dapat dilihat bahwa dampak hadirnya transportasi online terhadap pengemudi bentor sangat memprihatinkan dikarenakan pendapatannya yang jauh menurun dari sebelum adanya transportasi online.

**B. Analisis Regresi Sederhana**

Hasil perhitungan dengan mempergunakan aplikasi SPSS ver 23 menunjukkan bahwa hadirnya transportasi online memberikan dampak negatif terhadap pengemudi bentor (transportasi konvensional). Hasil ini tergambar dari koefisien regresi  $b = -0,269$ , konstanta  $a = 10,128$  sedangkan koefisien korelasi  $r = 0,273$  dan koefisien determinasi  $r^2 = 0,074$  atau 7,4 %.

Perincian hasil perhitungan analisa regresi dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional (bentor) di Kota Makassar sebagai berikut:

Correlations				
		X	Y	
X	Pearson	1	-,273*	
	Correlation			
	Sig. (2-tailed)		,025	
	N	67	67	
Y	Pearson	-,273*	1	
	Correlation			
	Sig. (2-tailed)	,025		
	N	67	67	
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,273 <sup>a</sup>	,074	,060	,93322
a. Predictors: (Constant), X				

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regressi on	4,555	1	4,555	5,231	,025 <sup>b</sup>
	Residual	56,609	65	,871		
	Total	61,164	66			
a. Dependent Variable: Y						
b. Predictors: (Constant), X						
Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	10,128	1,692		5,988	,000
	X	-,269	,118	-,273	-2,287	,025
a. Dependent Variable: Y						

Hasil perhitungan koefisien regresi (b) diperoleh = -0,269 dan konstanta (a) adalah 10,128 sehingga persamaan regresinya adalah  $Y = 10,128 - 0,269X$ .

Koefisien regresi = -0,269 menunjukkan adanya dampak negatif transportasi online terhadap transportasi konvensional (bentor) yang artinya apabila transportasi online mengalami kenaikan sebesar 1 point akan mengakibatkan penurunan pada transportasi konvensional sebesar 0,269 point.

Konstanta a = 10,128 artinya bahwa jika tanpa adanya transportasi online maka nilai transportasi konvensional sebesar 10,128 point.

Hasil perhitungan tingkat keeratan hubungan antara transportasi online terhadap transportasi konvensional dihasilkan  $r = 0,273$  yang artinya berada dalam kualifikasi 0,21 sampai 0,40 atau kategori rendah.

Sedangkan nilai  $r^2 = 0,0745$  atau 7,45 % artinya dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional sebesar 7,45 %. Sebesar 92, 55 % dipengaruhi oleh factor lain yang tidak dihitung dalam penelitian ini.

Dengan taraf signifikansi  $0,025 < 0,05 = 5\%$  berarti dampak transportasi online signifikan terhadap transportasi konvensional (bentor) di Kota Makassar.

## **KESIMPULAN**

Dengan demikian sebelum hadirnya transportasi online semua indikator terdampak menunjukkan kualifikasi yang sangat tinggi yaitu dengan total capaian dari kondisi ideal sebesar **84,28 %**. Skor ini mengalami penurunan yang serentak dan drastis pada semua indikator sehingga menjadi 36,87 %. Hasil perhitungan analisis regresi sederhana menunjukkan koefisien regresi (b) diperoleh = -0,269 dan konstanta (a) adalah 10,128 sehingga persamaan regresinya adalah  $Y = 10,128 - 0,269X$ . Baik melalui analisa deskriptif maupun analisa statistik menunjukkan adanya dampak negatif kehadiran transportasi online terhadap transportasi konvensional. Semua indikator terdampak seperti frekwensi muat, tariff muat, tingkat pendapatan dan perpindahan profesi mengalami penurunan yang signifikan.

## **REFERENSI :**

- Adisasmita, R. (2010). Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi. Yogyakarta: Ghara Ilmu
- Darmadi, W. (2016). Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Go-Jek) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Makassar. Makassar: UIN Alauddin
- Kamaluddin, R. (2013). Ekonomi Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Miro, F. (2012). Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga.
- Morlock, E. K. (2011). Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga
- Munawar, A. (2015). Dasar-Dasar Teknik Transportasi. Yogyakarta: Beta Offset.
- Nasution, M. (2014). Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nugraha, A. M. (2018). Dampak Kehadiran Taksi Online Grabcar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird Di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan). Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Salim, A. (2012). Manajemen Transportasi. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Simbolon, M. M. (2013). Ekonomi Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Sugiyono. 2011. Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, R dan D. Bandung;Alfa beta

Suryani, M dan Anis Mashdurohatun. (2016). Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jurnal Pembaharuan Hukum, Volume III No.1, 23.

Tamin, O. Z. (2010). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung: ITB.