

Analisis Dampak Transportasi *Online* di Wilayah Perkotaan Terhadap Moda Angkutan Umum (Studi Kasus Kota Makassar)

**Ayudia Hilma Chaerani¹, Ditha Apritya², Asma Massara³,
Mukhtar Thahir Syarkawi⁴, Ilham Syafei⁵**

^{1,2,3,4,5}Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia
Jl. Urip Sumoharjo, KM. 05 Makassar, Sulawesi Selatan, 90231

¹hilmac.ayudia@gmail.com; ²dithaapritya26@gmail.com; ³asma.massara@umi.ac.id;

⁴mukhtartahir.sarkawi@umi.ac.id; ⁵ilham.syafei@umi.ac.id

ABSTRAK

Perkembangan ekonomi suatu kota membutuhkan pelayanan transportasi yang memadai. Perkembangan teknologi juga mendorong transformasi pada industri transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik sosial-ekonomi pengguna angkutan umum *pete-pete* dan transportasi online dan menganalisis dampak transportasi online dilihat dari tarif, waktu, pelayanan, keandalan dan efektivitas. Penelitian ini menggunakan analisis regresi linier. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Karakteristik sosial ekonomi bagi pengguna angkutan umum dan transportasi online di Kota Makassar menunjukkan bahwa mayoritas jumlah penumpang adalah perempuan berstatus pelajar/mahasiswa yang belum memiliki kendaraan dengan tujuan perjalanan terbanyak menuju sekolah/kampus dan biaya rata-rata yang dikeluarkan oleh pengguna transportasi online lebih rendah dibandingkan dengan angkutan umum untuk menempuh jarak tertentu dalam waktu yang sama yaitu Rp 11.040 untuk menempuh jarak lebih dari 400 m sedangkan angkutan umum sebesar Rp 11.560. Hal ini menyebabkan pengguna transportasi akan lebih memilih transportasi online dibandingkan angkutan umum karena memiliki tingkat keandalan yang lebih baik dibandingkan dengan angkutan umum atau *pete-pete*. Selain keandalannya, pengguna transportasi juga akan melihat efektivitas dan pelayanan. Semakin tinggi tingkat keandalan, efektivitas dan pelayanannya maka penumpang akan menggunakan jenis transportasi tersebut.

Kata Kunci: transportasi online, angkutan umum, regresi linier

ABSTRACT

*The economic development of a city requires adequate transportation services. Technological developments also drive transformation in the transportation industry. This study aims to determine the socio-economic characteristics of *pete-pete* public transport users and online transportation and analyze the impact of online transportation in terms of tariff, time, service, reliability and effectiveness. This study uses linear regression analysis. The results showed that socioeconomic characteristics for users of public transport and online transportation in Makassar City showed that the majority of the number of passengers were female students / students who did not yet have a vehicle with the highest travel destination to school / campus and the average cost incurred by online transportation users is lower than public transportation to cover a certain distance in the same time which is Rp 11,040 to cover a distance of more than 400 metres while public transportation is Rp 11.560. This causes transportation users to prefer online transportation over public transportation because it has a better level of reliability compared to public transportation or *pete-pete*. In addition to its reliability, transportation users will also see the effectiveness and services. The higher the level of reliability, effectiveness and service, the passenger will use this type of transportation.*

Keywords: Online Transportation, Public Transportation, linear regression

1. Pendahuluan

1.1 Latar belakang

Transportasi darat khususnya angkutan umum perkotaan di kota-kota besar sangat penting dalam pelaksanaan salah satu fungsi utamanya, yaitu sebagai pembawa orang untuk berpindah dan melakukan aktivitas sehari-hari, serta diharapkan pelayanan yang diberikan cepat, nyaman, efisien dan murah.

Peranan transportasi dalam kegiatan masyarakat merupakan unsur terpenting dalam pergerakan manusia dan barang sehari-hari, peran tersebut terlihat dari semua perspektif; ekonomi dan sosial. Tuntutan untuk berolahraga secara alami diwariskan, dan olahraga muncul dari proses pemenuhan kebutuhan yang biasanya harus dipenuhi setiap hari, seperti pekerjaan, pendidikan, perawatan kesehatan, dan olahraga. karena itu diperlukan sarana dan prasarana transportasi dalam mendukung proses pemenuhan kebutuhan tersebut. Fasilitas sosial, fasilitas hiburan, pusat perbelanjaan dan perkantoran yang merupakan tempat pemenuhan kebutuhan harian harus disebar secara merata dalam suatu daerah perkotaan, sehingga jarak dari perumahan ke berbagai lokasi tersebut menjadi lebih pendek. Semakin jauh kita bergerak, semakin tinggi peluang kita memberikan kontribusi terhadap kemacetan di kota tersebut". Ini berarti pula akan menambah biaya transportasi, serta gangguan lingkungan.

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan saat ini. Ketergantungan masyarakat terhadap transportasi sangat tinggi. Transportasi juga memainkan peran penting dalam pertumbuhan ekonomi, terutama di daerah perkotaan, karena transportasi terkait dengan produksi, konsumsi dan distribusi. Makassar sebagai salah satu kota terbesar di Indonesia dalam sistem transportasinya menggunakan angkutan umum sebagai angkutan perkotaan, maka

ketersediaan angkutan umum menjadi sangat penting dalam kegiatan sehari-hari untuk mendorong pergerakan manusia dan barang. Layanan angkutan *online* ini menawarkan pelayanan aman, cepat, nyaman, efisien, dan murah. Beredarnya angkutan *online* ini sering memicu pro dan kontra terhadap berkembangnya angkutan umum lainnya karena angkutan *online* ini mulai diminati masyarakat luas. Beralihnya layanan pengguna transportasi umum ke transportasi *online* dipengaruhi oleh kompleksitas alat komunikasi (teknologi) dan keinginan masyarakat yang selalu menginginkan kemudahan. Adanya perubahan model transportasi ini membuat banyaknya supir angkutan umum mengeluh dikarenakan beralihnya minat penumpang angkutan umum ke *grab* sejak beredarnya transportasi *online*.

Dengan beredarnya transportasi *Online* ini, akan dilakukan sebuah analisis dampak transportasi *online* terhadap angkutan umum *pete – pete*, sehingga nantinya diperoleh seberapa besar masyarakat yang berpindah dari angkutan umum *pete – pete* ke angkutan *online* dilihat dari 5 faktor yang mempengaruhi yaitu tarif angkutan, waktu, pelayanan, keandalan, dan efektivitas. Jadi, dengan adanya angkutan *online*, seharusnya angkutan umum lebih bisa bersaing dan mengembangkan tingkat pelayanan, sehingga dapat juga dinikmati oleh masyarakat seperti angkutan *online*.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan yang dapat ditarik dari penelitian ini yaitu:

- 1) Bagaimanakah karakteristik sosial-ekonomi pengguna angkutan umum *pete-pete* dan transportasi *online*?
- 2) Bagaimanakah dampak transportasi *online* dilihat dari tarif, waktu, pelayanan, keandalan, dan efektivitas?

1.3 Tujuan Penelitian

Dengan melihat permasalahan yang ada, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik social-ekonomi pengguna angkutan umum *pete-pete* dan transportasi *online*.
2. Menganalisis dampak transportasi *online* dilihat dari tarif, waktu, pelayanan, keandalan, dan efektivitas.

2. Metode Penelitian

2.1 Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan data berupa:

1. Data primer meliputi:
 - a) Nama, umur dan jenis kelamin
 - b) Usia
 - c) Pekerjaan
 - d) Tingkat Pendidikan
 - e) Kedudukan/Strata dalam keluarga
 - f) Tanggungan dalam keluarga
 - g) Kendaraan pribadi yang dimiliki
 - h) Asal dan Tujuan perjalanan
 - i) Tingkat penghasilan
 - j) Intensitas menggunakan angkutan dalam seminggu
 - k) Intensitas menggunakan angkutan dalam sebulan
2. Data Sekunder meliputi Peta kota, Jumlah Pengguna, dan Daftar harga tarif transportasi *online* dan konvensional terkhusus untuk daerah Makassar.

2.2 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan kuesioner maka alat pengumpulan datanya adalah:

- a) Wawancara
Wawancara dalam penelitian ini menggunakan wawancara terstruktur, karena menurut peneliti inilah yang paling fleksibel, dan subjek bebas mendeskripsikan jawaban dan mengutarakan pendapatnya setiap hari. Interview ini digunakan untuk mendapatkan data tentang tarif, waktu, pelayanan, keandalan, dan efektivitas transportasi *online* angkutan umum perkotaan *pete-pete* di Kota Makassar terhadap Masyarakat pengguna angkutan

umum perkotaan *pete-pete* di kota Makassar.

- b) Kuesioner
Membagikan kuesioner yang berisi beberapa pertanyaan kepada orang yang diwawancarai dan wawancara beberapa orang yang diwawancarai. Kuesioner adalah sekumpulan pertanyaan yang diserahkan langsung kepada narasumber, yang perlu diisi dan kemudian dikembalikan kepada peneliti. Dalam penelitian ini kuisisioner diisi dengan tipe *people-assisted*. Peneliti dapat memberikan penjelasan untuk pertanyaan yang tidak dapat dipahami oleh narasumber. Setelah responden mengisi kuesioner, peneliti dapat segera menumpulkan informasi yang telah diisi oleh responden.

2.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pada *pete-pete* trayek D, pelaksanaan survey dilakukan pada hari kerja (*weekdays*) bertujuan untuk mengetahui karakteristik penumpang dan tujuan perjalanan. Jalur Transportasi Angkutan Kota Kode D yaitu Terminal Daya-Sudiang-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. AP. Pettarani-Jl. G. Bawakaraeng-Jl. G. Latimojong-Jl. Andalas-Jl. Laiya (Pulang-Pergi).

2.4 Populasi

Populasi dari penelitian ini adalah seluruh penumpang transportasi *online* dan angkutan kota (*pete-pete*) berdasarkan trayek yang diteliti yaitu *pete-pete* trayek D pada Kecamatan Panakkukang. Jumlah populasi dalam penelitian ini hanya terpusat di Kawasan jalan Urip Sumoharjo, Kecamatan Panakkukang yang menggunakan transportasi *online*, didapatkan jumlah penduduk di daerah jalan Urip Sumoharjo; 56.000 maka di total jumlah populasi penggunaan transportasi *online* = 56.000.

2.5 Sampel

Rumus oleh Ortuzar J. De William untuk menentukan sampel adalah sebagai berikut:

$$n > \frac{p(1-p)}{\left(\frac{e}{z}\right)^2 + \left(\frac{p(1-p)}{N}\right)} \quad (1)$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel

p : Proporsi populasi

e : Tingkat kelemahan yang masih diterima

z : Tingkat kedalaman koefisien variasi

N : Jumlah populasi

3. Hasil dan Pembahasan

Penumpang yang melakukan perjalanan terdiri dari penumpang pria maupun wanita, dari hasil survey terlihat ada perbedaan yang cukup signifikan antara penumpang yang menggunakan pete-pete dan grab seperti terlihat pada gambar 1.



(a) Persentase penumpang grab

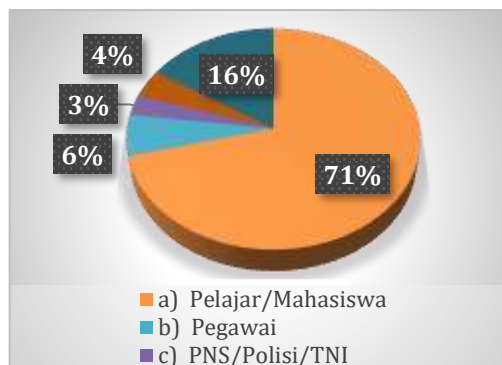


(b) Presentase Penumpang Pete-pete

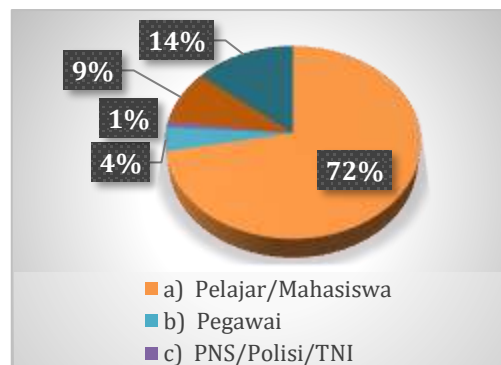
Gambar 1 Persentase penumpang Grab dan Pete-Pete berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan Gambar 1.a terlihat bahwa, penumpang Grab didominasi oleh jenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 67%. Sementara, penumpang yang berjenis kelamin laki-laki sebesar 33%. Sedangkan, Gambar 1.b memperlihatkan bahwa, penumpang Pete-Pete justru di dominasi oleh kaum perempuan dengan persentase sebesar 54%.

Sementara, penumpang yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 46%. Penumpang yang melakukan perjalanan terdiri dari penumpang yang memiliki jenis pekerjaan berbeda-beda, mulai dari pelajar, PNS hingga Wiraswasta, dari hasil survey terlihat ada perbedaan yang cukup signifikan antara penumpang yang menggunakan pete-pete dan Grab seperti terlihat pada gambar 1.



(a) Persentase penumpang grab



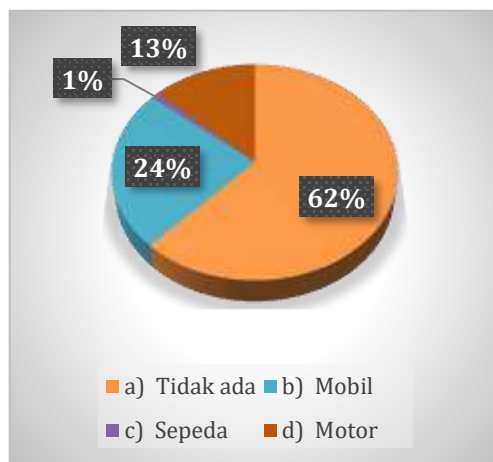
(b) Presentase Penumpang Pete-pete

Gambar 2 Persentase penumpang Grab dan Pete-Pete berdasarkan jenis pekerjaan

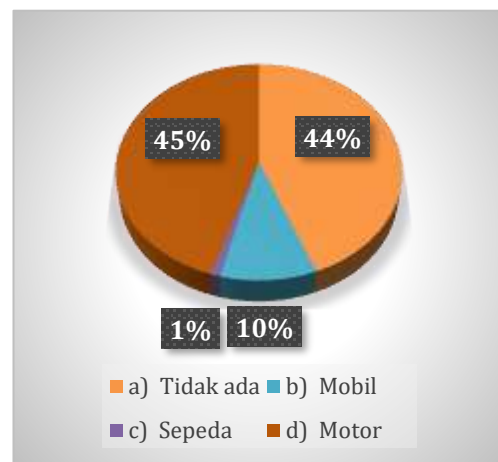
Berdasarkan Gambar 2.a diketahui bahwa persentase penumpang Grab berdasarkan jenis pekerjaan yang mendominasi adalah Pelajar/Mahasiswa dengan persentase sebanyak 71%, kemudian diikuti oleh pekerjaan lain-lain sebanyak 16%, pegawai dengan persentase 6%, Wiraswasta sebanyak 4% dan PNS/polisi/TNI sebanyak 3%. Sedangkan, pada Gambar 2.b diketahui bahwa persentase penumpang pete-pete berdasarkan jenis pekerjaan yang mendominasi adalah Pelajar/Mahasiswa banyak 72%, kemudian diikuti oleh

pekerjaan lain-lain sebanyak 15% dan Wiraswasta dengan persentase 7%.

Sementara, di posisi paling sedikit adalah pegawai sebanyak 5% dan PNS/polisi/TNI sebanyak 2%. Penumpang yang melakukan perjalanan terdiri dari penumpang dengan kepemilikan kendaraan pribadi yang berbeda-beda, mulai dari yang tidak memiliki kendaraan hingga penumpang yang memiliki mobil pribadi, dari hasil survey antara penumpang yang menggunakan pete-pete dan Grab dapat dilihat pada gambar 3.



a) Presentase Penumpang Grab



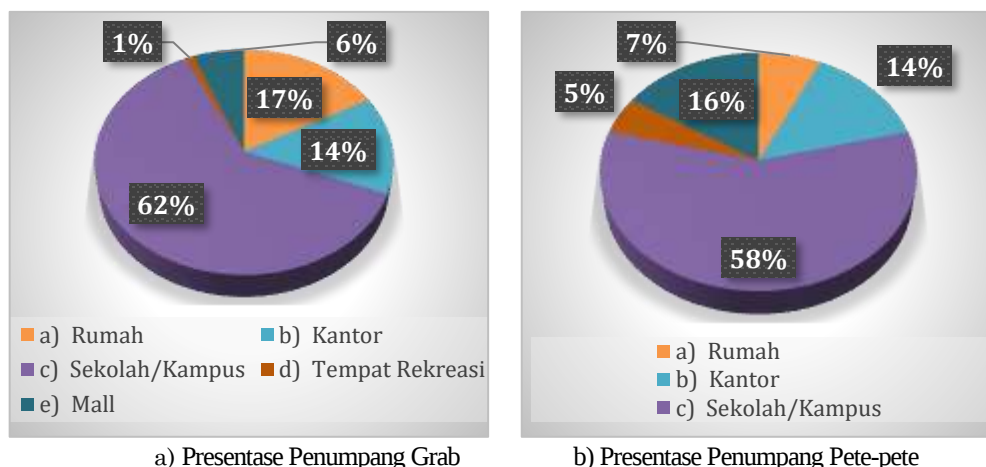
b) Presentase Penumpang Pete-pete

Gambar 3 Persentase penumpang Grab dan Pete-Pete berdasarkan kepemilikan kendaraan

Berdasarkan Gambar 3.a diketahui bahwa persentase penumpang Grab berdasarkan kepemilikan kendaraan yang mendominasi adalah penumpang yang tidak memiliki kendaraan dengan persentase sebesar 62%, kemudian diikuti oleh penumpang yang memiliki mobil dengan persentase sebesar 24% dan penumpang yang memiliki motor sebesar 13%. Sementara, penumpang memiliki sepeda berada pada posisi paling sedikit dengan persentase sebesar 1%. Sedangkan, pada Gambar 3.b diketahui bahwa persentase penumpang pete-pete berdasarkan kepemilikan kendaraan yang mendominasi adalah penumpang yang tidak memiliki kendaraan dengan persentase sebesar 44%, kemudian

diikuti oleh penumpang yang memiliki kendaraan motor dengan persentase sebesar 45% dan penumpang yang memiliki mobil dengan persentase sebesar 10%. Sementara, penumpang yang memiliki sepeda berada pada posisi paling sedikit dengan persentase sebesar 1%.

Penumpang yang melakukan perjalanan terdiri dari penumpang dengan tujuan perjalanan yang berbeda-beda, mulai dari penumpang dengan tujuan perjalanan kerumah hingga tempat rekreasi, dari hasil survey terlihat ada perbedaan yang cukup signifikan antara penumpang yang menggunakan pete-pete dan Grab dapat dilihat pada gambar 4.



Gambar 4 Persentase penumpang Grab dan Pete-Pete berdasarkan tujuan perjalanan

Pada Gambar 4.a dapat dilihat bahwa berdasarkan tujuan perjalanan yang mendominasi adalah penumpang dengan tujuan perjalanan sekolah/kampus dengan persentase sebesar 58%, kemudian diikuti oleh penumpang dengan tujuan perjalanan mall sebesar 16%, penumpang dengan tujuan perjalanan kantor sebesar 14%, penumpang dengan tujuan perjalanan rumah dan tempat rekreasi masing-masing sebesar 7% dan 5%. Sedangkan,

pada Gambar 4.b diketahui bahwa persentase penumpang pete-pete berdasarkan tujuan perjalanan yang mendominasi adalah penumpang dengan tujuan perjalanan sekolah/kampus dengan persentase sebesar 62%, penumpang dengan tujuan perjalanan rumah sebesar 17%, penumpang dengan tujuan perjalanan kantor sebesar 14%, penumpang dengan tujuan perjalanan tempat mall sebesar 6% dan penumpang dengan tujuan perjalanan tempat rekreasi sebesar 1%.

Tabel 1. Regresi linear

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.125	.196	.639	.523
	Tarif angkutan	.184	.023	.122	.812
	Waktu	.187	.010	.411	.000
	Pelayanan	.203	.011	.410	.000
	Keandalan	.210	.014	.216	.000
	Efektivitas	.204	.023	.143	.000

a. Dependent Variable: Moda Angkutan Umum/Pete-Pete

Berdasarkan Tabel 1. dapat disimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi oleh penumpang ditentukan berdasarkan tingkat keandalan, tingkat efektivitas dan pelayanan moda transportasi tersebut. Semakin tinggi tingkat keandalan, efektivitas dan semakin baik pelayanan moda transportasi, maka penumpang akan memilih moda transportasi tersebut.

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

- 1) Karakteristik sosial ekonomi bagi pengguna angkutan umum dan transportasi online di Kota Makassar menunjukkan bahwa mayoritas jumlah penumpang adalah perempuan berstatus pelajar/mahasiswa yang belum

memiliki kendaraan dengan tujuan perjalanan terbanyak menuju sekolah/kampus.

- 2) Biaya rata-rata yang dikeluarkan oleh pengguna transportasi online sebesar Rp.11.040 lebih rendah dibandingkan dengan angkutan umum sebesar Rp.11.560 untuk menempuh jarak tertentu dalam waktu yang sama, serta transportasi online juga memiliki tingkat keandalan, pelayanan dan efektifitas yang lebih baik dibandingkan dengan angkutan umum atau pete-pete. Oleh karena itu dampak yang ditimbulkan transportasi online terhadap angkutan umum yaitu beralihnya minat pengguna angkutan umum kota ke transportasi online yang menyebabkan berkurangnya pengguna angkutan umum serta menurunnya pendapatan perhari sejak beredarnya transportasi online.

4.2 Saran

- 1) Penelitian ini masih terdapat beberapa kekurangan dan akan lebih baik jika penelitian selanjutnya dapat ditingkatkan lagi dengan menambahkan beberapa variabel lain seperti keamanan atau ketanggapan dari angkutan umum pete-pete ataupun transportasi online.
- 2) Perusahaan angkutan umum harus menggunakan aplikasi untuk memulai strategi baru. Dari hasil penelitian didapatkan bahwa responden memilih transportasi online karena cukup praktis dalam pemesanan dan pembayaran. Kepada pihak terkait misalnya Pemkot Makassar dan Dinas Perhubungan untuk lebih meningkatkan kualitas sarana dan prasarana terhadap angkutan umum agar menarik minat masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum.

Daftar Pustaka

- Fahmi, K. (2014). Analisis Kelayakan Tarif Angkutan Umum (Superben) Di Kabupaten Rokan Hulu. *Jurnal APTEK*. http://e-journal.upp.ac.id/index.php/aptk/article/view/101/_96
- Laloma, A., Rompis, S. Y. R., & Jefferson, L. (2018). Pengaruh Angkutan Online Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Publik Di Kota Manado (Studi Kasus : Trayek Malalayang - Pusat Kota). *Jurnal Sipil Statik*, 6(8), 541–552.
- Lubis, H., Wahid, J., & Dian, R. (2005). Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum di Kota Medan. *Jurnal Arsitektur "ATRIUM,"* 02(03), 12–23.
- Handajani, M. (2010). Analisis Pengaruh Struktur Kota-Sistem Transportasi-Konsumsi BBM Kota-Kota Di Jawa. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, 12(2).
- Nurhada, M. R. (2018). Analisis Dampak Adanya Ojek Online Di Wilayah Perkotaan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum. *Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan*, 1(7–20), 89.
- Rufaidah, P. (2010). Persepsi Penumpang Jasa Transportasi Angkutan Umum atas Kewajaran Harga. *Trikonomika*, 9(1), 11–20.
- Thahir, M., Hakim, A., Wicaksono, A., & Said, L. B. (2018). The Analysis of Socio-Economic Characteristics of Public Transport Users in Makassar, Indonesia. *International Journal of Scientific and Research Publications (IJSRP)*, 8(11), 750–767. <https://doi.org/10.29322/ijsrp.8.11.2018.p8383>