



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Penyajian Data Sekunder

Adapun data sekunder yang dapat diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Data jumlah penduduk Kota Pangkalpinang tahun 2016-2020 yang didapat dari BPS (Badan Pusat Statistik) Kota Pangkalpinang.
- b. Data jumlah angkot dan rute angkot di kota Pangkalpinang tahun 2015 dan tahun 2018 yang didapat dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang.

Adapun data sekunder yang tidak dapat diperoleh dalam penelitian ini adalah data jumlah ojek *online* yang sudah beroperasi di Kota Pangkalpinang. Penjelasan data sekunder secara terperinci seperti di bawah ini:

4.1.1 Data Jumlah Penduduk Kota Pangkalpinang Tahun 2016-2020

Data jumlah penduduk yang digunakan adalah data penduduk selama 5 (lima) tahun terakhir, yaitu dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2020. Data ini diperlukan untuk melihat tren tingkat pertumbuhan penduduk setiap tahunnya. Selanjutnya, data jumlah penduduk digunakan untuk menghitung jumlah sebaran sampel (responden) di Kota Pangkalpinang berdasarkan kecamatan.

Tabel 4.1 Jumlah Penduduk Kota Pangkalpinang Tahun (2016-2020)

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Kota Pangkalpinang Menurut Kecamatan (Jiwa)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Rangkui	38.519	39.311	40.105	40.914	41.715
2	Bukit Intan	36.708	37.450	38.206	38.977	39.741
3	Girimaya	20.301	20.714	21.132	21.559	21.981
4	Pangkalbalam	21.787	22.232	22.681	23.139	23.592
5	Gabek	25.245	25.763	26.283	26.814	27.339
6	Tamansari	22.632	23.096	23.562	24.038	24.509

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Kota Pangkalpinang Menurut Kecamatan (Jiwa)				
		2016	2017	2018	2019	2020
7	Gerunggang	35.134	35.826	36.550	37.287	38.017
Jumlah		202.342	204.392	208.520	212.727	216.893

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Pangkalpinang, 2016-2020

Berdasarkan Tabel 4.1 di atas, dapat dilihat nilai data jumlah penduduk yang di peroleh dari BPS (Badan Pusat Statistik) Kota Pangkalpinang dari tahun 2016-2020, data jumlah penduduk pada tahun 2016 sebanyak 202.342 jiwa, data jumlah penduduk tahun 2017 sebanyak 204.392 jiwa, data pada tahun 2018 sebanyak 208.520 jiwa, data pada tahun 2019 sebanyak 212.727 jiwa dan data pada tahun 2020 sebanyak 216.893 jiwa. Penentuan jumlah sampel pada penelitian ini diambil data jumlah penduduk tahun terakhir yaitu tahun 2020 sebanyak 216.893 jiwa.

4.1.2 Data Jumlah Angkot dan Rute Angkot di Kota Pangkalpinang Tahun 2015 dan 2018

Data jumlah angkot dan rute angkot yang diperlukan sebenarnya adalah data selama 5 (lima) tahun terakhir, yaitu dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2020. Data ini diperlukan untuk melihat tren tingkat pertumbuhan/penurunan angkot setiap tahunnya dan untuk melihat berapa banyak rute angkot yang ada dikota Pangkalpinang. Selanjutnya, data jumlah dan rute angkot digunakan untuk menghitung jumlah sebaran sampel (responden) di kota Pangkalpinang berdasarkan rute angkot. Dalam hal ini data jumlah dan rute angkot yang saya dapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang hanya pada tahun 2015 dan tahun 2018, hal ini disebabkan karena kesalahan penyimpanan dokumen oleh Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang. Walaupun untuk data tahun 2015 tidak masuk dalam 5 (lima) tahun terkahir, namun masih bisa digunakan untuk penelitian ini karena semakin lama data yang dimiliki akan semakin baik untuk dijadikan bahan perbandingan. Berikut data jumlah angkot dan rute angkot pada tahun 2015 dan 2018 dapat dilihat pada Tabel 4.2 dan 4.3.

Tabel 4.2 Jumlah Angkot Berdasarkan Rute Tahun 2015

No	Rute	Jumlah Armada (unit)
1	Pangkalbalam	131
2	Selindung	80
3	Bukit Merapin	32
4	Jl. Mentok	130
5	Jl. Selan	58
6	Airport	41
7	Grimaya	50
8	Air Itam	83
Jumlah		605

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, 2015

Tabel 4.3 Jumlah Angkot Berdasarkan Rute Tahun 2018

No	Rute	Jumlah Armada (unit)
1	Pangkalbalam	131
2	Selindung	80
3	Bukit Merapin	32
4	Jl. Mentok	130
5	Jl. Selan	58
6	Grimaya	50
7	Air Itam	83
Jumlah		564

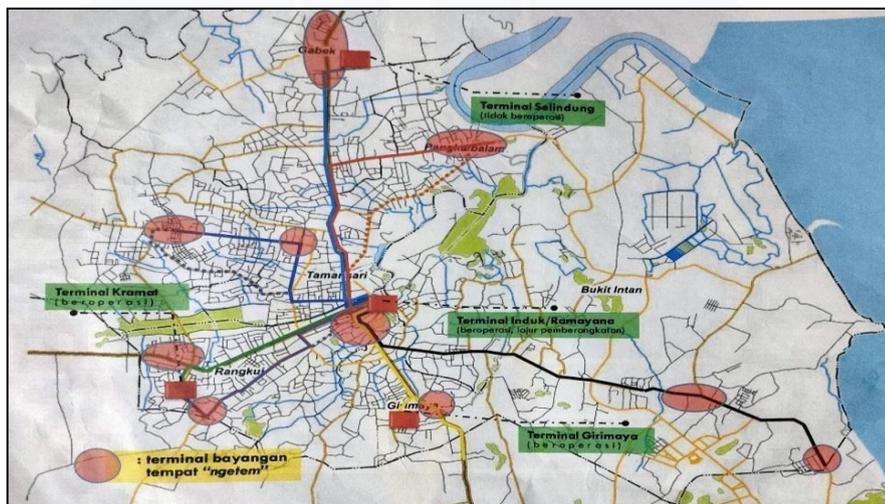
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, 2018

Berdasarkan Tabel 4.2 dan 4.3 di atas, dapat dilihat nilai data jumlah dan rute angkot yang di peroleh dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang tahun 2015 dan 2018, data jumlah angkot pada tahun 2015 sebanyak 605 unit dengan jumlah rutenya sebanyak 8 rute dan jumlah angkot pada tahun 2018 sebanyak 564 unit dengan jumlah rutenya sebanyak 7 rute. Penentuan jumlah sampel pada penelitian ini diambil data jumlah dan rute angkot tahun terakhir yaitu tahun 2018 sebanyak 564 dengan 7 rute. Berikut ini warna angkot sesuai dengan rute di kota Pangkalpinang dapat dilihat pada gambar 4.1 dan jalur rute angkot di kota Pangkalpinang dapat dilihat pada gambar 4.2.



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, 2020

Gambar 4.1 Warna Angkot sesuai dengan Rute di Kota Pangkalpinang



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, 2020

Gambar 4.2 Jalur Rute Angkot di Kota Pangkalpinang

4.1.3 Data Jumlah Ojek Online Yang Sudah Beroperasi di Kota Pangkalpinang

Data jumlah jumlah ojek *online* yang sudah beroperasi di kota Pangkalpinang tidak bisa saya dapatkan dari Go-jek maupun Grab dikarenakan data tersebut bersifat rahasia, hal ini disampaikan oleh Bapak Rama Deny Prediwansyah selaku pihak pengelola dari Go-jek, beliau mengatakan bahwa data ini adalah rahasia perusahaan dan tidak dapat diberikan. Hal yang sama juga disampaikan oleh pihak pengelola Grab.

Tabel 4.4 Jumlah Pengguna dan Pengemudi Ojek *Online* Grabbike (2018)

Jenis Responden	Jumlah
Pengemudi	42
Pegguna	42

Sumber : Hasil Penelitian Nur Ikhsan, 2018

Berdasarkan Tabel 4.4 dapat dilihat nilai data jumlah pengguna dan pengemudi ojek *online* grabbike pada tahun 2018 yang didapatkan dalam hasil penelitian Nur Ikhsan (2018). Didalam skripsi penelitiannya menjelaskan bahwa data jumlah ojek *online* grabbike merupakan data sekunder dari hasil wawancara dengan humas grab cabang Kota Pangkalpinang, diketahui jumlah angkutan yang telah mendaftar di grab sebanyak 113 orang, sedangkan yang aktif dilapangan berjumlah 42 orang dari hasil yang diteliti dengan cara melihat aplikasi grab di titik survey yang telah ditentukan.

Dalam hal ini informasi dan data hasil penelitian dalam skripsi penelitian Nur Ikhsan (2018) tidak bisa saya gunakan dalam data sekunder saya, hal ini disebabkan penelitian yang di lakukan hanya pada tahun 2018, sedangkan untuk data tahun 2020 ini tidak tersedia sehingga tidak bisa menjadi bahan perbandingan. Di sisi lain penelitiannya hanya dilakukan pada *driver* Grabbike tidak pada Gojek serta cara pengambilan data oleh Nur Ikhsan saya rasa kurang efektif dengan hanya melihat aplikasi grab karena bisa saja pada hari penelitian ada *driver* yang tidak bekerja sehingga mempengaruhi keakuratan data tersebut.

4.2 Data Hasil Kueisoner

Penyebaran kuesioner pada penelitian ini dilakukan pada 7 (tujuh) kecamatan yang berada di Kota Pangkalpinang, yaitu: Kecamatan Rangkui, Bukit Intan, Grimaya, Pangkalbalam, Gabek, Tamansari dan Gerunggung. Pertanyaan pada kuesioner ini terbagi dalam 3 (tiga) bagian, yaitu: data responden, karakteristik pengguna ojek *online* dan alasan menggunakan ojek *online*. Ketiga kelompok pertanyaan tersebut dijelaskan sebagai berikut:

1. Data responden.

Data ini terdiri dari parameter jenis kelamin, usia, dan pekerjaan.

2. Karakteristik pengguna ojek *online*.

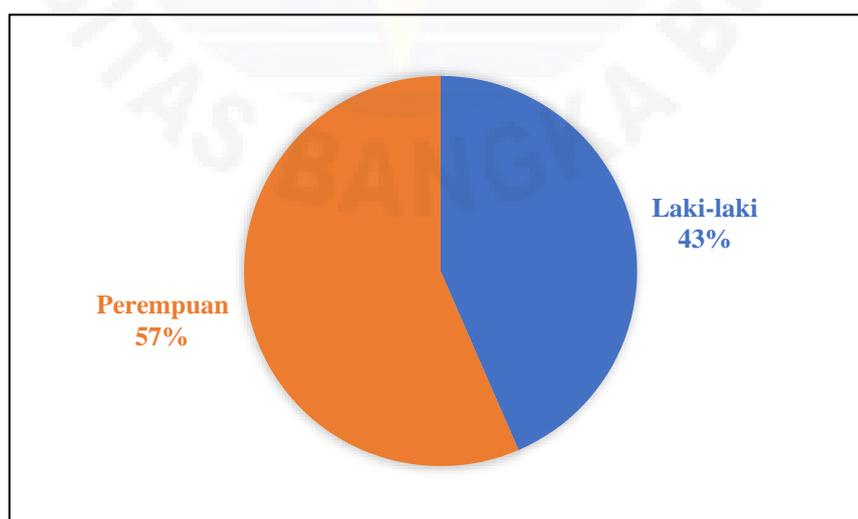
Karakteristik ini terdiri dari parameter pendidikan, pendapatan/penghasilan, jumlah kepemilikan kendaraan, tujuan perjalanan, frekuensi penggunaan ojek *online* per minggu, dan waktu menunggu ojek *online*.

3. Alasan menggunakan ojek *online*.

Untuk mengetahui alasan masyarakat menggunakan ojek *online* ini dapat dilihat dari parameter penggunaan ojek *online* dibandingkan angkot, kualitas pelayanan ojek *online*, korelasi peningkatan jumlah penggunaan ojek *online* terhadap kualitas pelayanan ojek *online*, efek positif ojek *online* terhadap kesejahteraan masyarakat, tujuan menggunakan ojek *online* dan efek negatif penggunaan ojek *online* terhadap angkot.

4.2.1 Data Responden

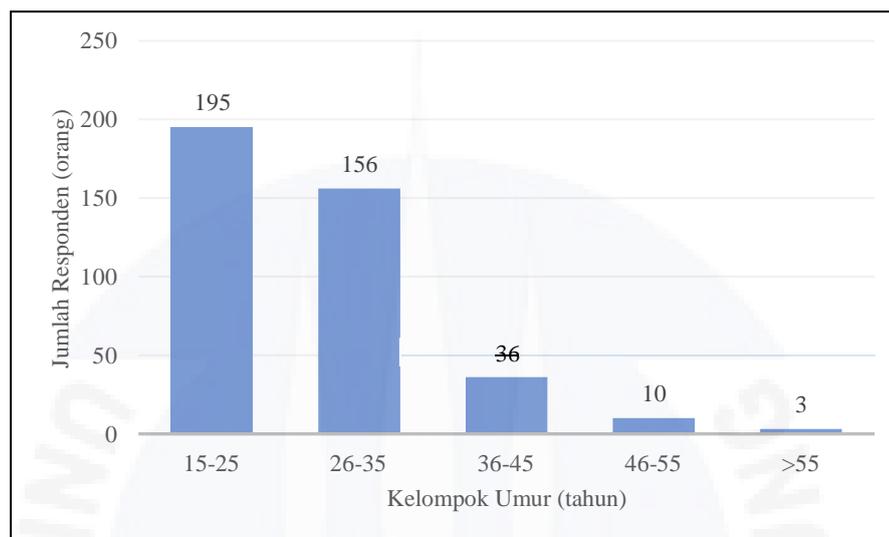
Gambar 4.3 menjelaskan hasil data responden berupa parameter jenis kelamin. Adapun jumlah responden di kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pada jenis kelamin laki-laki sebanyak 43% atau sebanyak 174 responden dan pada jenis kelamin perempuan sebanyak 57% atau sebanyak 226 responden.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.3 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

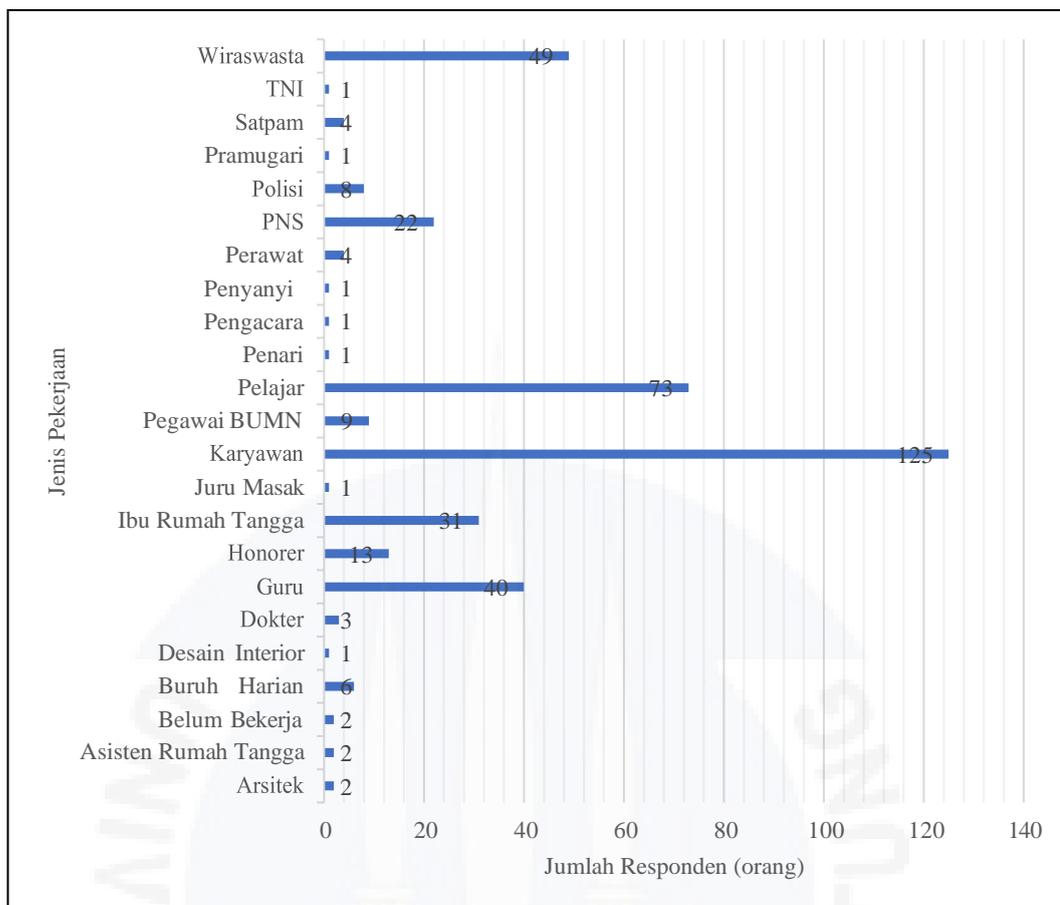
Gambar 4.4 menjelaskan hasil Data Responden berupa parameter usia. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pada usia 15-25 tahun sebanyak 195 responden, 26-35 tahun sebanyak 156 responden, 36-45 tahun sebanyak 36 responden, 46-55 tahun sebanyak 10 responden, dan >55 tahun sebanyak 3 responden.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.4 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Usia

Gambar 4.5 menjelaskan hasil Data Responden berupa parameter pekerjaan. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pada pekerjaan wiraswasta diperoleh data sebanyak 49 responden, TNI sebanyak 1 responden, Satpam sebanyak 4 responden, Pramugari sebanyak 1 responden, Polisi sebanyak 8 responden, PNS sebanyak 22 responden, Perawat sebanyak 4 responden, Penyanyi sebanyak 1 responden, Pengacara sebanyak 1 responden, Penari sebanyak 1 responden, Pelajar sebanyak 75 responden, Pegawai BUMN sebanyak 9 responden, Karyawan menjadi pekerjaan tertinggi yaitu sebanyak 125 responden, Juru Masak sebanyak 1 responden, Ibu Rumah Tangga sebanyak 31 responden, Honorer sebanyak 13 responden, Guru sebanyak 40 responden, Dokter sebanyak 3 responden, Desain Interior sebanyak 1 responden, Buruh Harian sebanyak 6 responden, Belum Bekerja sebanyak 2 responden, Asisten Rumah Tangga sebanyak 2 responden dan Arsitek sebanyak 2 responden.

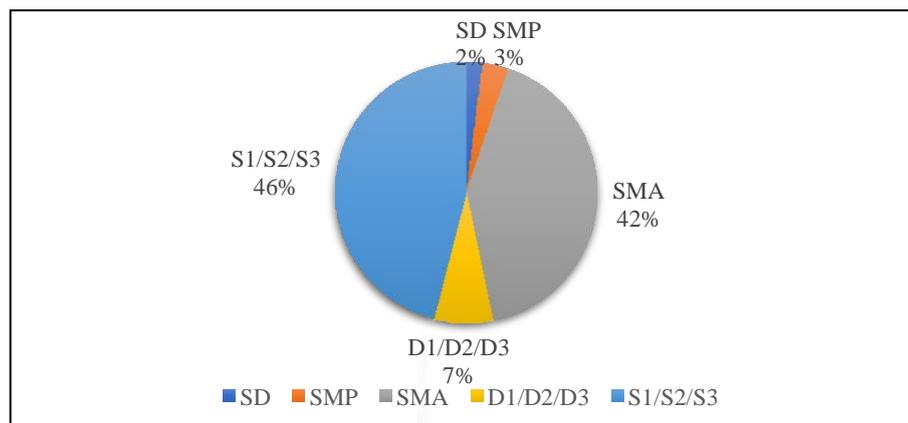


Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.5 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan

4.2.2 Karakteristik Pengguna Ojek Online

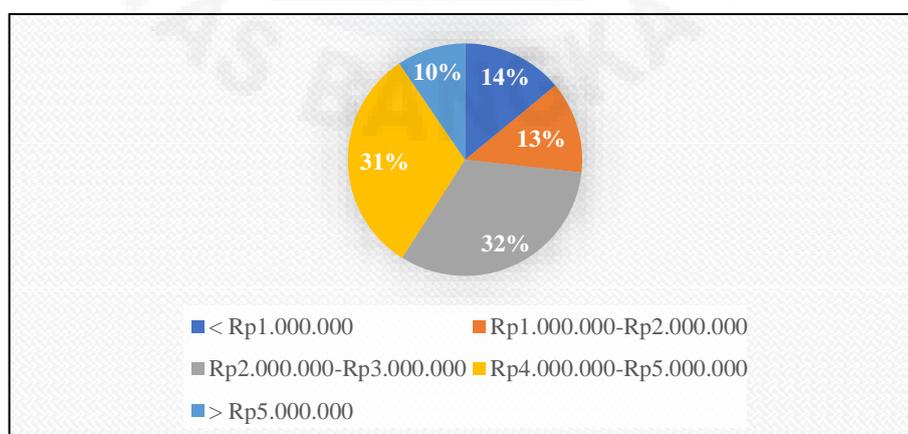
Gambar 4.6 menjelaskan hasil karakteristik berupa parameter pendidikan. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pada pendidikan SD diperoleh data sebanyak 2% atau sebanyak 8 responden, SMP sebanyak 3% atau sebanyak 13 responden, SMA sebanyak 42% atau sebanyak 166 responden, D1/D2/D3 sebanyak 7% atau sebanyak 29 responden dan S1/S2/S3 sebanyak 46% atau sebanyak 184 responden. Data ini menunjukkan pendidikan terbanyak adalah S1/S2/S3 yaitu sebanyak 46% atau sebanyak 184 responden.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.6 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Pendidikan

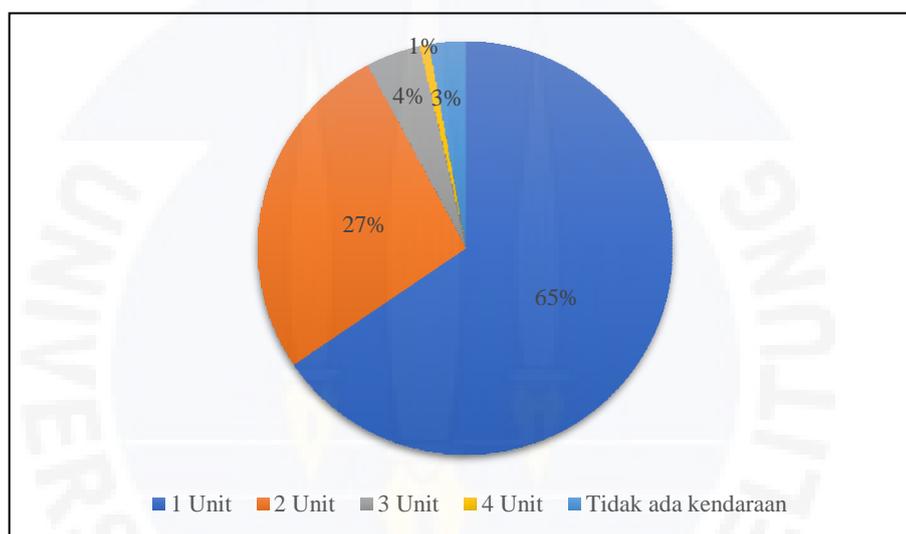
Gambar 4.7 menjelaskan hasil karakteristik berupa parameter pendapatan/penghasilan dalam 1 (satu) bulan. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pendapatan/penghasilan <Rp1.000.000 diperoleh data sebanyak 14% atau sebanyak 56 responden, Rp1.000.000-Rp2.000.000 sebanyak 13% atau sebanyak 51 responden, Rp2.000.000-Rp3.000.000 sebanyak 32% atau sebanyak 129 responden, Rp3.000.000-Rp4.000.000 sebanyak 31% atau sebanyak 126 responden dan >Rp5.000.000 sebanyak 10% atau sebanyak 38 responden. Data ini menunjukkan pendapatan/penghasilan dalam 1 (satu) bulan terbesar adalah Rp2.000.000-Rp3.000.000 yaitu sebanyak 32% atau sebanyak 129 responden.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.7 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan/penghasilan

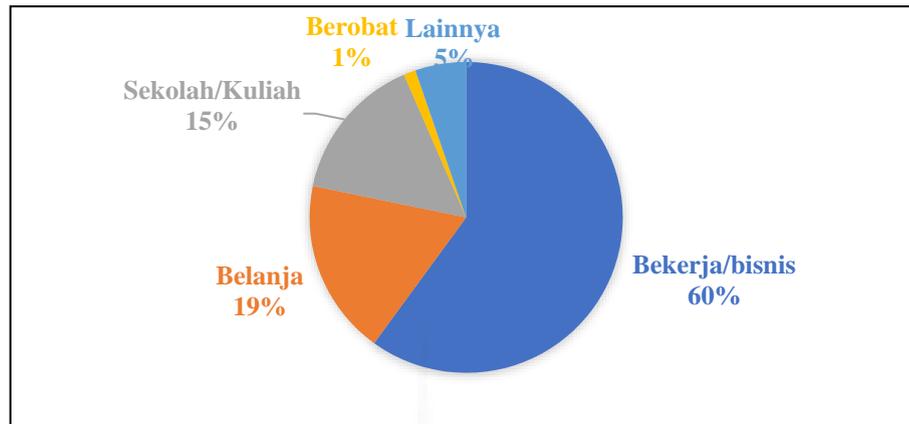
Gambar 4.8 menjelaskan hasil karakteristik berupa parameter jumlah kepemilikan kendaraan. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Data jumlah kepemilikan kendaraan sebanyak 1 unit diperoleh data sebesar 65% atau sebanyak 262 responden, 2 unit sebanyak 27% atau sebanyak 107 responden, 3 unit sebanyak 4% atau sebanyak 17 responden, 4 unit sebanyak 1% atau sebanyak 3 responden dan yang Tidak memiliki kendaraan sebanyak 3% atau sebanyak 11 responden. Data ini menunjukkan jumlah kepemilikan kendaraan terbanyak adalah 1 unit yaitu sebesar 65% atau sebanyak 262 responden.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.8 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Jumlah Kendaraan

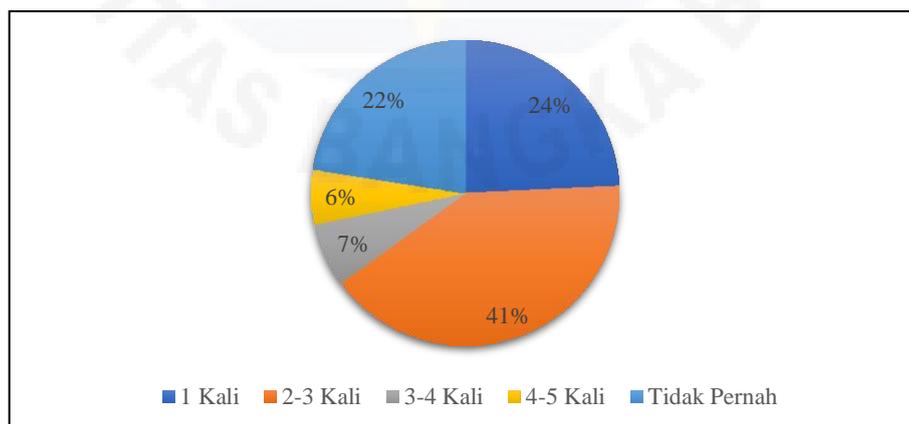
Gambar 4.9 menjelaskan hasil karakteristik berupa parameter tujuan melakukan perjalanan. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Tujuan melakukan perjalanan terdiri dari: Bekerja/bisnis sebanyak 60% atau sebanyak 240 responden, Belanja sebanyak 19% atau sebanyak 73 responden, Sekolah/kuliah sebanyak 15% atau sebanyak 61 responden, Berobat sebanyak 1% atau sebanyak 5 responden dan Lainnya sebanyak 5% atau sebanyak 21 responden. Data ini menunjukkan tujuan melakukan perjalanan terbanyak adalah Bekerja/bisnis yaitu sebanyak 60% atau sebanyak 240 responden.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.9 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan

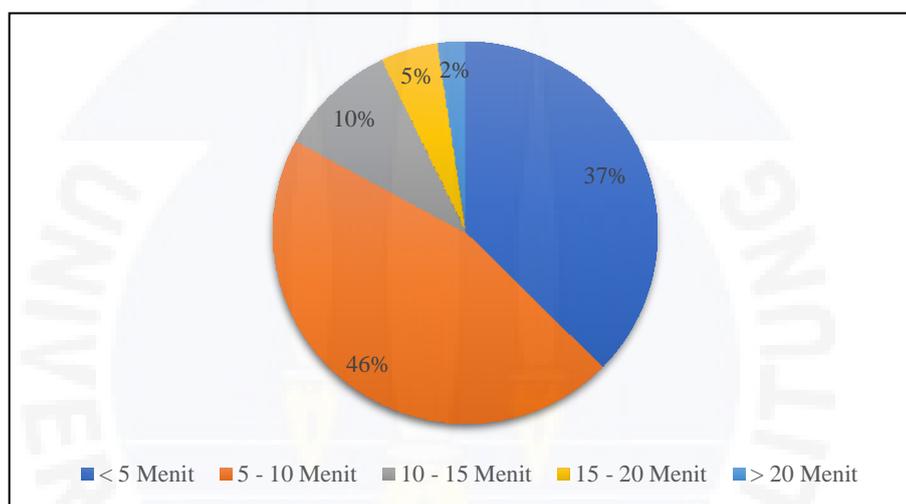
Gambar 4.10 menjelaskan hasil karakteristik berupa parameter frekuensi penggunaan ojek *online* per minggu. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Frekuensi penggunaan ojek *online* dalam 1 (satu) minggu 1 kali sebanyak 24% atau sebanyak 97 responden, 2-3 kali sebanyak 41% atau sebanyak 163 responden, 3-4 kali sebanyak 7% atau sebanyak 27 responden, 4-5 kali sebanyak 6% atau sebanyak 23 responden dan Tidak pernah sebanyak 22% atau sebanyak 90 responden. Data ini menunjukkan frekuensi penggunaan ojek *online* per minggu terbanyak adalah 2-3 kali yaitu sebanyak 41% atau sebanyak 163 responden.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.10 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Frekuensi Penggunaan Ojek *Online* dalam Satu Minggu

Gambar 4.11 menjelaskan hasil karakteristik berupa parameter waktu menunggu ojek *online*. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 310 responden karena sebanyak 90 responden lainnya tidak menggunakan ojek *online*. Waktu menunggu ojek *online*: < 5 menit sebanyak 37% atau sebanyak 116 responden, 5-10 menit sebanyak 46% atau sebanyak 141 responden, 10-15 menit sebanyak 10% atau sebanyak 31 responden, 15-20 menit sebanyak 5% atau sebanyak 15 responden dan > 20 menit sebanyak 2% atau sebanyak 7 responden. Data ini menunjukkan waktu tunggu ojek *online* terbanyak adalah 5-10 menit yaitu sebanyak 46% atau sebanyak 141 responden.



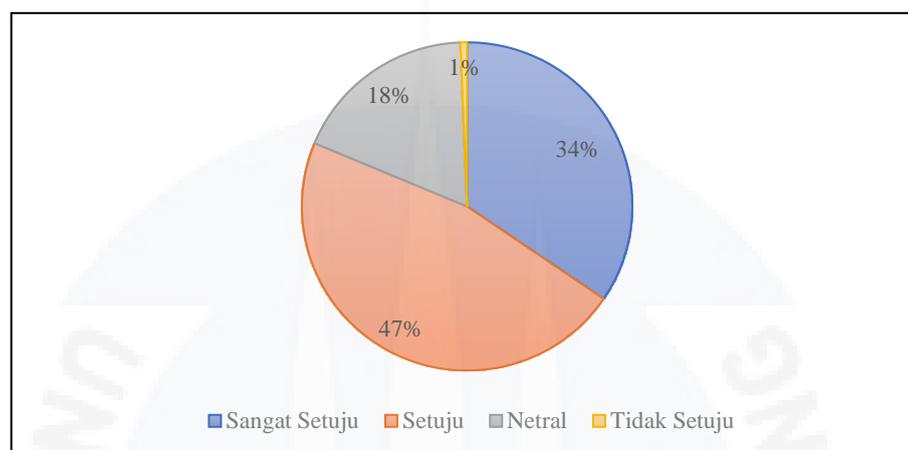
Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.11 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Waktu Tunggu Ojek *Online*

4.2.3 Alasan Menggunakan Ojek *Online*

Gambar 4.12 menjelaskan hasil alasan penggunaan ojek *online* berupa parameter penggunaan ojek *online* dibandingkan angkot. Adapun Jumlah responden di kota Pangkalpinang ini sebanyak 310 responden karena sebanyak 90 responden lainnya tidak menggunakan ojek *online*. Pada parameter penggunaan ojek *online* dibandingkan angkot responden yang sangat setuju sebanyak 34% atau sebanyak 107 responden dengan alasan lebih mudah didapat, lebih cepat, efisien, nyaman dan aman, setuju sebanyak 47% atau sebanyak 145 responden dengan alasan lebih mudah didapat, nyaman, dapat dipercaya, dan memiliki keunggulan

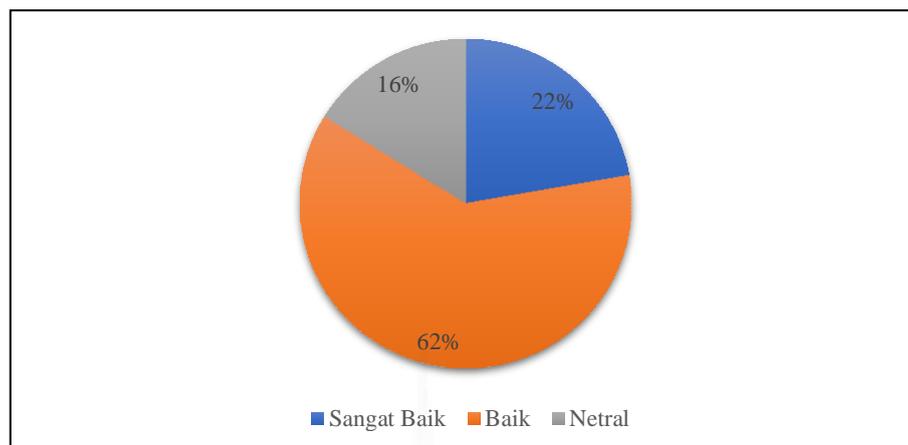
bisa menjemput/mengantar penumpang sampai didepan rumah, Netral sebanyak 18% atau sebanyak 56 responden dengan alasan penggunaan sesuai dengan kebutuhan dan tidak setuju sebanyak 1% atau sebanyak 2 responden dengan alasan menunggu terlalu lama. Dari data ini menunjukkan bahwa 81% masyarakat menyetujui menggunakan ojek *online* dibandingkan angkot dari responden yang sangat setuju sebanyak 34% dan setuju sebanyak 47%.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.12 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Pemilihan Penggunaan Ojek *Online* dibandingkan Angkot

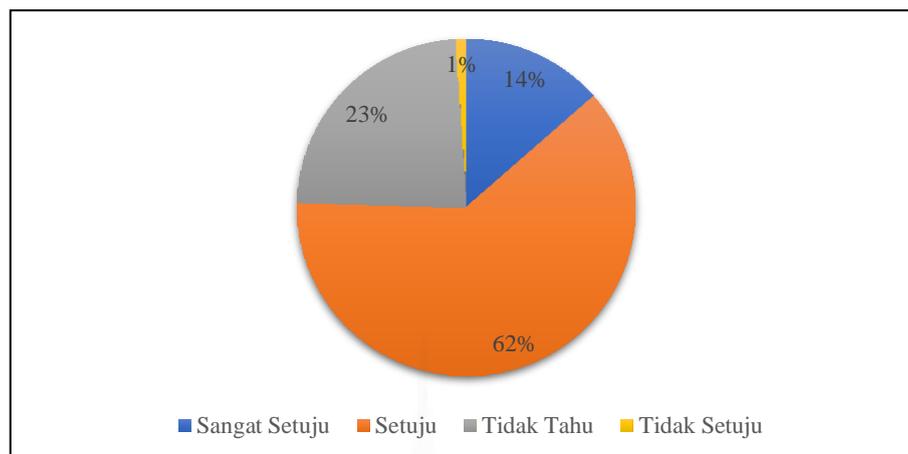
Gambar 4.13 menjelaskan hasil alasan penggunaan ojek *online* berupa parameter kualitas pelayanan ojek *online*. Adapun Jumlah responden di kota Pangkalpinang ini sebanyak 310 responden karena sebanyak 90 responden lainnya tidak menggunakan ojek *online*. Pada parameter kualitas pelayanan ojek *online* responden yang menjawab sangat baik sebanyak 22% atau sebanyak 69 responden dengan alasan *driver* ojek *online* ramah, baik, profesional dan tepat waktu, baik sebanyak 62% atau sebanyak 191 responden dengan alasan *driver* ojek *online* baik dan menyelesaikan pesanan dengan baik dan Netral sebanyak 16% atau sebanyak 50 responden dengan alasan biasa saja. Dari data ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan ojek *online* di kota Pangkalpinang adalah baik, dilihat dari responden yang menjawab baik yaitu sebanyak 62%.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.13 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Kualitas Pelayanan Ojek *Online* di Kota Pangkalpinang

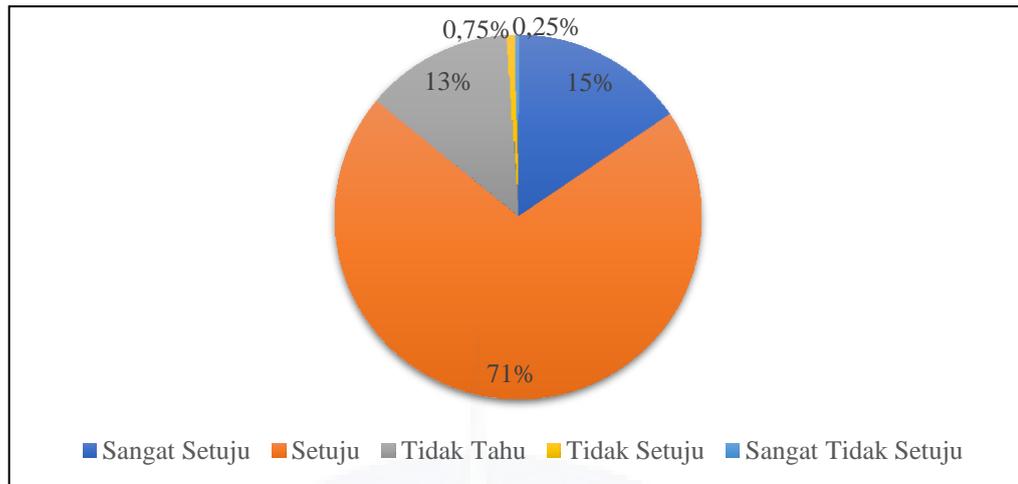
Gambar 4.14 menjelaskan hasil alasan penggunaan ojek *online* berupa parameter korelasi peningkatan jumlah penggunaan ojek *online* terhadap kualitas pelayanan ojek *online*. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 310 responden karena sebanyak 90 responden lainnya tidak menggunakan ojek *online*. Pada parameter korelasi peningkatan jumlah penggunaan ojek *online* terhadap kualitas pelayanan ojek *online* yang berpendapat sangat setuju sebanyak 14% atau sebanyak 42 responden dengan alasan kualitas pelayanan yang baik dapat menyenangkan hati pengguna, setuju sebanyak 62% atau sebanyak 192 responden dengan alasan semakin baik kualitas pelayanan yang diberikan oleh ojek *online* akan membuat masyarakat semakin sering menggunakan ojek *online*, Tidak tahu sebanyak 23% atau sebanyak 73 responden dan tidak setuju sebanyak 1% atau sebanyak 3 responden dengan alasan tidak tahu. Dari data ini menunjukkan bahwa 76% masyarakat Kota Pangkalpinang menyetujui adanya korelasi peningkatan jumlah penggunaan ojek *online* terhadap kualitas pelayanan ojek *online* dilihat dari jawaban sangat setuju yaitu sebanyak 14% dan jawaban setuju yaitu sebanyak 62%. Adanya korelasi ini bisa menjadi alasan masyarakat dalam menggunakan ojek *online*.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.14 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Hubungan antara Peningkatan Penggunaan Ojek *Online* terhadap Kualitas Pelayanan

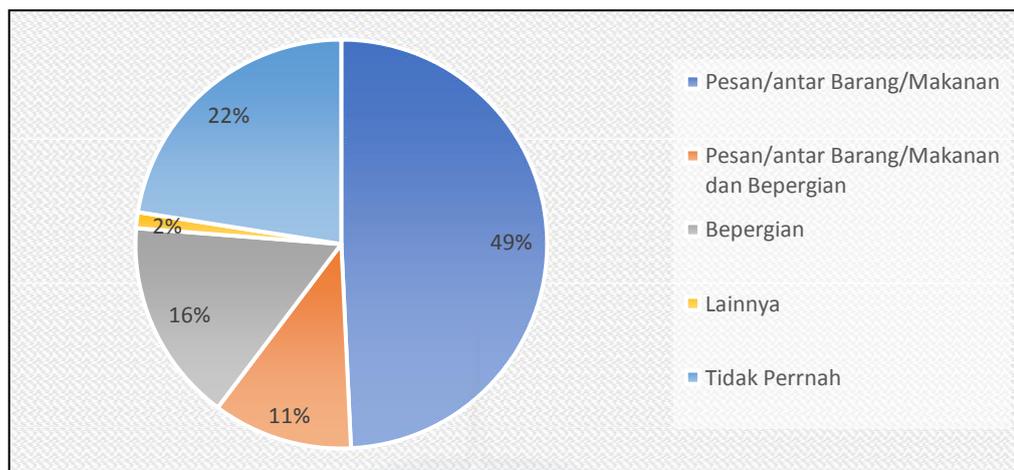
Gambar 4.15 menjelaskan hasil alasan penggunaan ojek *online* berupa parameter efek positif ojek *online* terhadap kesejahteraan masyarakat. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pada parameter efek positif ojek *online* terhadap kesejahteraan masyarakat yang berpendapat sangat setuju sebanyak 15% atau sebanyak 62 responden dengan alasan mempermudah aktivitas masyarakat yang tidak memiliki kendaraan, setuju sebanyak 71% atau sebanyak 282 responden dengan alasan terbukanya lowongan pekerjaan baru untuk masyarakat, Tidak tahu sebanyak 15% atau sebanyak 32 responden dengan tanpa alasan, tidak setuju sebanyak 0,75% atau sebanyak 3 responden dengan tanpa alasan dan sangat tidak setuju sebanyak 0,25% atau sebanyak 1 responden dengan tanpa alasan. Dari data ini menunjukkan 86% masyarakat Kota Pangkalpinang menyetujui bahwa kehadiran ojek *online* memberikan efek positif terhadap kesejahteraan masyarakat dilihat dari jawaban sangat setuju yaitu sebanyak 15% dan setuju yaitu sebanyak 71%. Adanya efek positif terhadap masyarakat ini bisa menjadi alasan masyarakat dalam menggunakan ojek *online*.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.15 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Efek Positif Ojek *Online* terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Kota Pangkalpinang

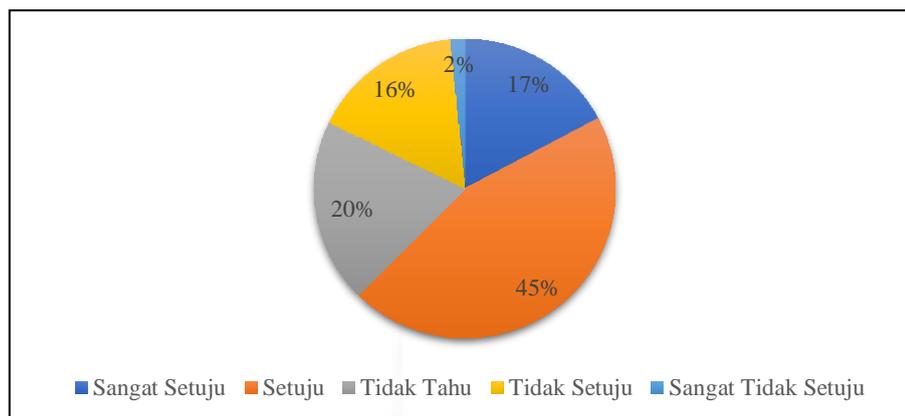
Gambar 4.16 menjelaskan hasil alasan penggunaan ojek *online* berupa parameter tujuan menggunakan ojek *online*. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pada parameter tujuan menggunakan ojek *online* yang menjawab Pesan/antar Barang/Makanan sebanyak 49% atau sebanyak 197 responden, Pesan/antar Barang/Makanan dan Bepergian sebanyak 11% atau sebanyak 44 responden, Bepergian sebanyak 16% atau sebanyak 64 responden dengan alasan bekerja/pulang, Lainnya sebanyak 2% atau sebanyak 5 responden dengan alasan berobat dan Tidak Pernah sebanyak 22% atau sebanyak 90 responden dengan alasan mempunyai kendaraan sendiri dan tidak mengerti cara memesan ojek *online*. Dari data ini menunjukkan alasan menggunakan ojek *online* dengan tujuan terbanyak adalah Pesan/antar Barang/Makanan yaitu sebanyak 49%.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.16 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Tujuan Menggunakan Ojek *Online*

Gambar 4.17 menjelaskan hasil alasan penggunaan ojek *online* berupa parameter efek negatif penggunaan ojek *online* terhadap angkot. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pada parameter efek negatif penggunaan ojek *online* terhadap angkot yang berpendapat sangat setuju sebanyak 17% atau sebanyak 69 responden dengan alasan membuat penumpang angkot semakin berkurang dan menurunnya jumlah supir angkot, setuju sebanyak 45% atau sebanyak 181 responden dengan alasan mempengaruhi pendapatan/penghasilan para supir angkot, Tidak tahu sebanyak 20% atau sebanyak 79 responden dengan tanpa alasan, tidak setuju sebanyak 16% atau sebanyak 65 responden dengan alasan penggunaan sesuai dengan kondisi dan sangat tidak setuju sebanyak 2% atau sebanyak 6 responden dengan alasan rezeki sudah ada yang mengatur. Dari data ini menunjukkan 62% masyarakat Kota Pangkalpinang menyetujui bahwa penggunaan ojek *online* menimbulkan efek negatif terhadap angkot dilihat dari jawaban sangat setuju yaitu sebanyak 17% dan setuju yaitu sebanyak 45%.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.17 Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Efek Negatif Ojek *Online* terhadap Keberlangsungan Angkot di Kota Pangkalpinang

4.3 Data Hasil Wawancara

Wawancara pada penelitian ini dilakukan pada Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang dan supir angkot di 7 (tujuh) rute yang ada di Kota Pangkalpinang, yaitu rute Pangkalbalam, Selindung, Bukit, Merapin, Jl. Mentok, Jl. Selan, Grimaya, dan Air Itam. Pertanyaan pada wawancara yang dilakukan di Dinas Kota Pangkalpinang berupa parameter jumlah supir angkot untuk 5 tahun terakhir sedangkan pertanyaan pada wawancara yang dilakukan supir angkot ini terdiri dari parameter jenis kelamin, usia, pendidikan, berapa lama menjadi supir angkot dan pendapatan/penghasilan sebelum dan sesudah adanya ojek *online*.

4.3.1 Hasil Wawancara pada Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang

Wawancara ini dilakukan karena data jumlah supir angkot yang saya dapatkan hanya pada tahun 2015 dan tahun 2018, dalam wawancara ini narasumber saya adalah Bapak Sampurna Nazarudin sebagai KASI Bina Lalu Lintas dan Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, beliau mengatakan bahwa Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang tidak memperbarui data jumlah armada angkot sesuai dengan kondisi di lapangan karena keterbatasan pekerjaan, mereka hanya menyalin data dari data tahun sebelumnya. Perbedaan data dari data tahun 2015 dan 2018 hanya terletak pada rute airport yang dihapuskan karena aktifitas

bandara lama yang sudah dipindahkan ke bandara baru. Beliau juga mengatakan bahwa di tahun 2020 ini kemungkinan penurunan armada angkot yang masih aktif dilapangan bisa melebihi 50% dikarenakan persaingan dengan ojek *online*, tidak aktifnya beberapa terminal, dan juga faktor kendaraan pribadi. Hal ini membuat saya memutuskan untuk mewawancarai secara langsung sejumlah armada angkot yang masih aktif beroperasi di Kota Pangkalpinang.

4.3.2 Hasil Wawancara pada Supir Angkot di Kota Pangkalpinang

Wawancara ini dilakukan untuk mengetahui jumlah angkot yang masih aktif pada tahun 2020. Jumlah sampel wawancara yang saya tentukan adalah 35 sampel dengan jumlah 5 armada angkot di 7 (tujuh) rute yang ada, yaitu rute Pangkalbalam, Selindung, Bukit, Merapin, Jl. Mentok, Jl. Selan, Grimaya, dan Air Itam. Adapun hasil dari wawancara yang saya lakukan dapat dilihat pada tabel 4.5.

Tabel 4.5 Jumlah Angkot Eksisting Berdasarkan Hasil Wawancara Tahun 2020

No	Rute	Jumlah Armada (unit)	Dibulatkan (unit)
1	Pangkalbalam	10	
2	Pangkalbalam	10	
3	Pangkalbalam	10	
4	Pangkalbalam	15	
5	Pangkalbalam	12	
Rata-rata		11,4	12
6	Selindung	15	
7	Selindung	20	
8	Selindung	20	
9	Selindung	15	
10	Selindung	15	
Rata-rata		17	17
11	Bukit Merapin	15	
12	Bukit Merapin	10	
13	Bukit Merapin	10	
14	Bukit Merapin	10	
15	Bukit Merapin	15	
Rata-rata		12	12
16	Jl. Mentok	-	

No	Rute	Jumlah Armada (unit)	Dibulatkan (unit)
17	Jl. Mentok	70	
18	Jl. Mentok	80	
19	Jl. Mentok	80	
20	Jl. Mentok	70	
Rata-rata		72	
21	Jl. Selan	10	
22	Jl. Selan	10	
23	Jl. Selan	10	
24	Jl. Selan	10	
25	Jl. Selan	10	
Rata-rata		10	10
26	Grimaya	7	
27	Grimaya	7	
28	Grimaya	10	
29	Grimaya	13	
30	Grimaya	7	
Rata-rata		8,8	9
31	Air Itam	45	
32	Air Itam	40	
33	Air Itam	45	
34	Air Itam	45	
35	Air Itam	40	
Rata-rata		43	43
Total Jumlah			178

Sumber : Diolah, 2020

Berdasarkan Tabel 4.5 di atas, dapat dilihat nilai data jumlah angkot yang di peroleh dari hasil wawancara tahun 2020. Data jumlah angkot pada tahun 2020 sebanyak 178 unit dengan jumlah rutenya sebanyak 7 rute. Untuk rute Jl. Mentok terdapat 1 (satu) jawaban yang dianggap tidak *valid* karena perbedaan data yang sangat jauh dari hasil jawaban responden lainnya pada rute tersebut sehingga tidak dimasukkan dalam perhitungan. Hasil yang saya dapatkan ini mempunyai selisih yang sangat besar jika dibandingkan dengan dan data jumlah angkot pada tahun 2018 yang saya dapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, yaitu dengan selisih sebanyak 386 unit. Dengan kondisi tersebut maka penentuan jumlah sampel angkot dihitung berdasarkan rumus slovin, yang mana data diambil nilai

error levelnya 15% dari jumlah angkot pada tahun 2018 untuk dijadikan sampel sebagai responden untuk wawancara. Untuk menghitung jumlah sampel mengacu pada persamaan 2.1 pada Bab II.

Pengambilan sampel ini dilakukan di 7 (tujuh) rute yang ada di kota Pangkalpinang. Adapun jumlah sampel setiap rute dapat dilihat pada tabel 4.6 sebagai berikut:

Tabel 4.6 Jumlah Pengambilan Sampel Wawancara Supir Angkot di Kota Pangkalpinang Tahun 2020

No	Rute	Jumlah Armada Tahun 2018 (unit)	Jumlah Sampel (unit)
1	Pangkalbalam	131	10
2	Selindung	80	6
3	Bukit Merapin	32	2
4	Jl. Mentok	130	10
5	Jl. Selan	58	4
6	Grimaya	50	4
7	Air Itam	83	6
Jumlah		564	42

Sumber : Diolah, 2020

Contoh Perhitungan jumlah sampel wawancara:

- $$\begin{aligned} \text{Rute Pangkalbalam} &= \frac{131}{564} \times 42 \\ &= 9,755 \approx 10 \end{aligned}$$

Tabel 4.7 menunjukkan hasil wawancara berupa parameter jenis kelamin, usia, pendidikan dan berapa lama menjadi supir angkot. Pada parameter jenis kelamin semua responden menjawab laki-laki. Untuk parameter usia diperoleh jawaban untuk usia 15-25 tahun sebanyak 1 responden, usia 26-35 tahun sebanyak 7 responden, usia 36-45 tahun sebanyak 13 responden dan usia >45 tahun sebanyak 21 responden. Untuk parameter pendidikan diperoleh jawaban SD sebanyak 10 responden, SMP sebanyak 16 responden, SMA/SMK sebanyak 15 responden dan D3 sebanyak 1 responden. Untuk parameter pengalaman menjadi supir angkot diperoleh jawaban 5-10 tahun sebanyak 17 responden, >10-15 tahun sebanyak 12

responden, >15-20 tahun sebanyak 8 responden dan >20 tahun sebanyak 5 responden.

Tabel 4.7 Hasil Wawancara Supir Angkot untuk Parameter Jenis Kelamin, Usia, Pendidikan dan Pengalaman Menjadi Supir Angkot (2020)

Jenis Kelamin			
Laki-Laki		Perempuan	
42		0	
Usia			
15-25 th	26-35 th	36-45 th	>45 th
1	7	13	21
Pendidikan			
SD	SMP	SMA/SMK	D3
10	16	15	1
Pengalaman			
5-10 th	>10-15 th	>15-20 th	>20 th
17	12	8	5

Sumber : Diolah, 2020

Tabel 4.8 menunjukkan hasil wawancara berupa parameter pendapatan/penghasilan sebelum dan sesudah adanya ojek *online*. Pada parameter pendapatan/penghasilan sebelum adanya ojek *online* diperoleh jawaban Rp8.000.000 untuk yang tertinggi dan Rp3.000.000 untuk yang terendah, sedangkan untuk pendapatan/penghasilan setelah adanya ojek *online* diperoleh jawaban Rp7.000.000 untuk yang tertinggi dan Rp900.000 untuk yang terendah.

Tabel 4.8 Hasil Wawancara Supir Angkot untuk Parameter Pendapatan/penghasilan Sebelum dan Sesudah Adanya Ojek *Online* (2020)

No	Rute	Pengaruh Ojol ke Pendapatan/penghasilan Angkot	
		Sebelum	Sesudah
1	Pangkalbalam	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-
2	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
3	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.500.000,-
4	Pangkalbalam	Rp3.500.000,-	Rp2.000.000,-
5	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
6	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp1.500.000,-
7	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-

No	Rute	Pengaruh Ojol ke Pendapatan/penghasilan Angkot	
		Sebelum	Sesudah
8	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp1.500.000,-
9	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
10	Pangkalbalam	Rp5.000.000,-	Rp2.000.000,-
11	Selindung	Rp8.000.000,-	Rp6.000.000,-
12	Selindung	Rp7.500.000,-	Rp6.000.000,-
13	Selindung	Rp6.000.000,-	Rp4.500.000,-
14	Selindung	Rp8.000.000,-	Rp7.000.000,-
15	Selindung	Rp7.000.000,-	Rp6.000.000,-
16	Selindung	Rp6.000.000,-	Rp2.100.000,-
17	Bukit Merapin	Rp4.000.000,-	Rp3.000.000,-
18	Bukit Merapin	Rp5.000.000,-	Rp3.000.000,-
19	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
20	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp3.000.000,-
21	Jl. Mentok	Rp6.000.000,-	Rp3.000.000,-
22	Jl. Mentok	Rp3.000.000,-	Rp1.000.000,-
23	Jl. Mentok	Rp5.000.000,-	Rp3.000.000,-
24	Jl. Mentok	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-
25	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
26	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
27	Jl. Mentok	Rp4.500.000,-	Rp1.500.000,-
28	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
29	Jl. Selan	Rp3.000.000,-	Rp900.000,-
30	Jl. Selan	Rp3.000.000,-	Rp1.000.000,-
31	Jl. Selan	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
32	Jl. Selan	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-
33	Grimaya	Rp6.000.000,-	Rp3.000.000,-
34	Grimaya	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-
35	Grimaya	Rp4.500.000,-	Rp1.500.000,-
36	Grimaya	Rp4.500.000,-	Rp2.400.000,-
37	Air Itam	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-
38	Air Itam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-
39	Air Itam	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-
40	Air Itam	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-
41	Air Itam	Rp4.000.000,-	Rp3.000.000,-
42	Air Itam	Rp4.500.000,-	Rp1.500.000,-

Sumber : Diolah, 2020

4.4 Kondisi Eksisting Angkot di Kota Pangkalpinang

Kondisi eksisting angkot di kota Pangkalpinang dapat dilihat dari parameter seperti dibawah ini:

1. Jumlah rute angkot dan jumlah angkot.

Jumlah rute dan jumlah angkot eksisting dapat dilihat dari hasil pengolahan data yang diperoleh dari hasil wawancara terhadap supir angkot di kota Pangkalpinang, dari data tersebut juga dapat dilihat perbedaan jumlah rute dan jumlah angkot pada data tahun 2015 dan tahun 2018 yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang.

2. Jumlah penumpang dan pendapatan/penghasilan.

Jumlah Penumpang dan pendapatan/penghasilan supir angkot eksisting dapat dilihat dari hasil pengolahan data yang diperoleh dari hasil wawancara terhadap supir angkot di kota Pangkalpinang, dari data tersebut juga dapat dilihat perbedaan antara sebelum dan sesudah adanya ojek *online*.

4.4.1 Jumlah Rute Angkot dan Jumlah Angkot

Adapun perbandingan jumlah rute angkot dan jumlah angkot pada tahun 2015, 2018 dan 2020 dapat dilihat pada Tabel 4.9.

Tabel 4.9 Jumlah Rute Angkot dan Supir Angkot di Kota Pangkalpinang Tahun 2015, 2018 dan 2020

No	Rute	Jumlah Armada (unit)			Persentase penurunan Total (%)
		2015	2018	2020	
1	Pangkalbalam	131	131	12	
2	Selindung	80	80	17	
3	Bukit Merapin	32	32	12	
4	Jl. Mentok	130	130	75	
5	Jl. Selan	58	58	10	
6	Grimaya	50	50	9	
7	Air Itam	83	83	43	
8	Airport	41	-	-	
Jumlah		605	564	178	71%

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, 2015,2018 dan Diolah, 2020

Perhitungan jumlah persentase penurunan total:

$$= \frac{\text{Jumlah Armada th 2015} - \text{Jumlah Armada th 2020}}{\text{Jumlah Armada th 2015}} \times 100\%$$

$$= \frac{605 - 178}{605} = \frac{427}{605} \times 100\% = 70,57 \approx 71\%$$

Berdasarkan Tabel 4.9 di atas, dapat dilihat nilai data jumlah rute angkot dan jumlah angkot yang di peroleh Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang tahun 2015, 2018 dan dari hasil wawancara pribadi tahun 2020. Jumlah rute angkot eksisting adalah sebanyak 7 rute dan jumlah angkot eksisting pada tahun 2020 sebanyak 178 unit. Untuk jumlah rute angkot telah terjadi pengurangan 1 (rute) yaitu rute airport, hal ini disebabkan karena aktifitas bandara lama yang sudah dipindahkan ke bandara baru. Untuk jumlah angkot telah terjadi pengurangan 427 unit angkot dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2020, hal ini disebabkan masyarakat mulai beralih menggunakan ojek *online* dibandingkan angkot di kota Pangkalpinang.

4.4.2 Jumlah Penumpang dan Pendapatan/Penghasilan

Berdasarkan hasil wawancara yang saya lakukan bahwa telah terjadi pengurangan penumpang yang sangat signifikan pada setiap tahunnya. Berdasarkan pendapat dari supir angkot, sebelum adanya ojek *online* dalam satu hari mereka bisa mendapatkan 40-50 penumpang, sedangkan untuk kondisi sekarang setiap harinya para supir hanya bisa mendapatkan sekitar 10-20 penumpang atau bisa dikatakan penurunan penumpang bisa sebanyak 60%. Hal ini disebabkan karena bebasnya ojek *online* mengambil penumpang dan masyarakat kota pangkalpinang banyak yang lebih memilih menggunakan ojek *online* dibandingkan angkot.

Tabel 4.10 Persentase Pendapatan/penghasilan Sebelum dan Sesudah Adanya Ojek *Online* (2020)

No	Rute	Pengaruh Ojol ke Pendapatan/penghasilan Angkot		Persentase Penurunan (%)
		Sebelum	Sesudah	
1	Selindung	Rp8.000.000,-	Rp7.000.000,-	12,5%
2	Selindung	Rp7.000.000,-	Rp6.000.000,-	14%

No	Rute	Pengaruh Ojol ke Pendapatan/penghasilan Angkot		Persentase Penurunan (%)
		Sebelum	Sesudah	
3	Selindung	Rp7.500.000,-	Rp6.000.000,-	20%
4	Selindung	Rp8.000.000,-	Rp6.000.000,-	25%
5	Selindung	Rp6.000.000,-	Rp4.500.000,-	25%
6	Bukit Merapin	Rp4.000.000,-	Rp3.000.000,-	25%
7	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp3.000.000,-	25%
8	Air Itam	Rp4.000.000,-	Rp3.000.000,-	25%
9	Jl. Selan	Rp3.000.000,-	Rp900.000,-	37%
10	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.500.000,-	37,5%
11	Bukit Merapin	Rp5.000.000,-	Rp3.000.000,-	40%
12	Jl. Mentok	Rp5.000.000,-	Rp3.000.000,-	40%
13	Pangkalbalam	Rp3.500.000,-	Rp2.000.000,-	43%
14	Grimaya	Rp4.500.000,-	Rp2.400.000,-	47%
15	Pangkalbalam	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-	50%
16	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
17	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
18	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
19	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
20	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
21	Jl. Mentok	Rp6.000.000,-	Rp3.000.000,-	50%
22	Jl. Mentok	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-	50%
23	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
24	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
25	Jl. Mentok	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
26	Jl. Selan	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
27	Jl. Selan	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-	50%
28	Grimaya	Rp6.000.000,-	Rp3.000.000,-	50%
29	Grimaya	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-	50%
30	Air Itam	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-	50%
31	Air Itam	Rp4.000.000,-	Rp2.000.000,-	50%
32	Air Itam	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-	50%
33	Air Itam	Rp3.000.000,-	Rp1.500.000,-	50%
34	Pangkalbalam	Rp5.000.000,-	Rp2.000.000,-	60%
35	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp1.500.000,-	62,5%
36	Pangkalbalam	Rp4.000.000,-	Rp1.500.000,-	62,5%
37	Jl. Mentok	Rp4.500.000,-	Rp1.500.000,-	62,5%
38	Selindung	Rp6.000.000,-	Rp2.100.000,-	65%
39	Jl. Mentok	Rp3.000.000,-	Rp1.000.000,-	67%
40	Jl. Selan	Rp3.000.000,-	Rp1.000.000,-	67%

No	Rute	Pengaruh Ojol ke Pendapatan/penghasilan Angkot		Persentase Penurunan (%)
		Sebelum	Sesudah	
41	Grimaya	Rp4.500.000,-	Rp1.500.000,-	67%
42	Air Hitam	Rp4.500.000,-	Rp1.500.000,-	67%

Sumber : Diolah, 2020

Contoh Perhitungan persentase penurunan (%):

$$\begin{aligned}
 \bullet \text{ No.1} &= \frac{\text{Pendapatan Sebelum} - \text{Pendapatan Sesudah}}{\text{Pendapatan Sebelum}} \times 100\% \\
 &= \frac{\text{Rp8.000.000} - \text{Rp7.000.000}}{\text{Rp8.000.000}} = \frac{\text{Rp1.000.000}}{\text{Rp8.000.000}} \times 100\% = 12,5\%
 \end{aligned}$$

Dapat dilihat pada Tabel 4.10 menunjukkan hasil wawancara mengenai pendapatan/penghasilan sebelum dan sesudah adanya ojek *online*. Pendapatan/penghasilan supir angkot sekarang berkisar Rp900.000-Rp6.000.000 dalam setiap bulannya. Hal ini disebabkan karena telah banyaknya masyarakat yang beralih menggunakan ojek *online* sehingga terjadi penurunan jumlah penumpang pada angkot.

4.5 Pengaruh Keberadaan Ojek *Online* Terhadap Keberlangsungan Angkot di Kota Pangkalpinang

Pengaruh Keberadaan Ojek *Online* Terhadap Keberlangsungan Angkot di Kota Pangkalpinang terdiri dari 3 (tiga) parameter, ketiga parameter dapat dijelaskan seperti dibawah ini:

1. Pemilihan penggunaan ojek *online* dibandingkan angkot.

Keberadaan ojek *online* telah berpengaruh terhadap minat masyarakat untuk menggunakan angkot, hal ini dapat dilihat dari hasil kuesioner yang telah dilakukan terhadap masyarakat di kota Pangkalpinang.

2. Pengaruh negatif penggunaan ojek *online* terhadap angkot.

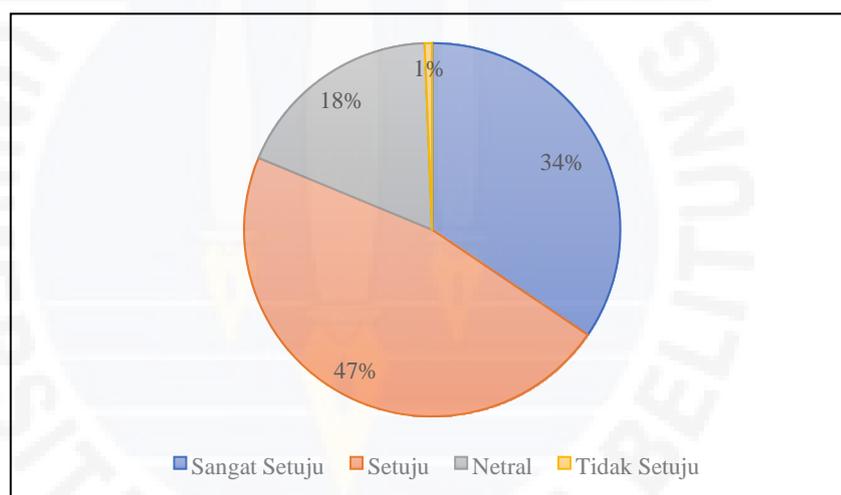
Pengaruh negatif dari kehadiran ojek *online* terhadap angkot dapat dinilai oleh masyarakat, hal ini dapat dilihat dari hasil kuesioner yang telah dilakukan terhadap masyarakat di kota Pangkalpinang.

3. Pendapatan/penghasilan supir angkot.

Keberadaan ojek *online* di kota pangkalpinang telah berpengaruh terhadap pendapatan/penghasilan para supir angkot, hal ini dapat dilihat dari hasil wawancara yang telah dilakukan terhadap supir angkot di kota Pangkalpinang.

4.5.1 Pemilihan Penggunaan Ojek *Online* dibandingkan Angkot

Adapun pemilihan penggunaan ojek online dibandingkan angkot didapatkan dari hasil kuesioner yang saya lakukan terhadap masyarakat di 7 (tujuh) kecamatan yang ada di kota Pangkalpinang, hasil kuesioner tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.18.



Sumber : Diolah, 2020

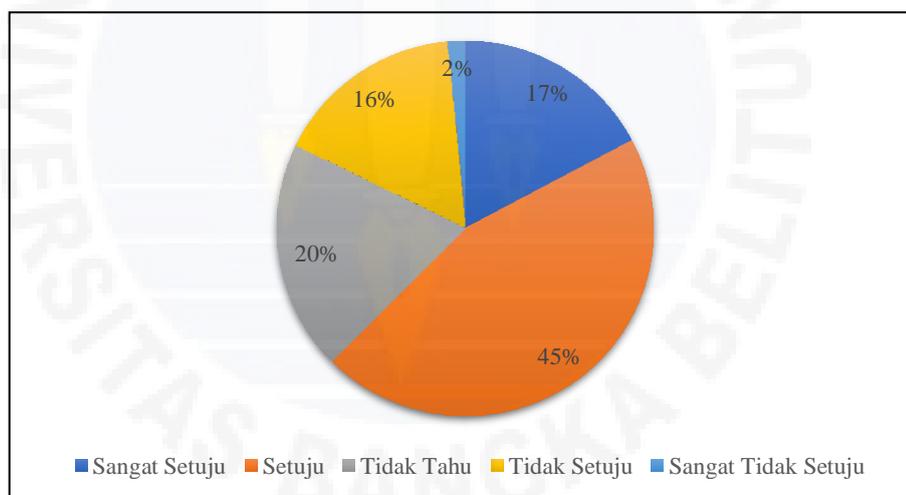
Gambar 4.18 Persentase Jumlah Responden Berdasarkan Pemilihan Penggunaan Ojek *Online* dibandingkan Angkot

Gambar 4.18 diatas menjelaskan hasil alasan responden penggunaan ojek *online* dibandingkan angkot. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 310 responden karena sebanyak 90 responden lainnya tidak menggunakan ojek *online* . Pemilihan penggunaan ojek *online* dibandingkan angkot responden yang sangat setuju sebanyak 34% atau sebanyak 107 responden, setuju sebanyak 47% atau sebanyak 145 responden, Netral sebanyak 18% atau sebanyak 56

responden dan tidak setuju sebanyak 1% atau sebanyak 2 responden. Hal ini menunjukkan bahwa 81% masyarakat di kota Pangkalpinang lebih memilih menggunakan ojek *online* dibandingkan angkot dilihat dari jawaban sangat setuju yaitu sebanyak 34% dan jawaban setuju yaitu sebanyak 47% dengan beberapa alasan seperti ojek *online* lebih mudah didapat, lebih cepat, efisien, nyaman, aman, dapat dipercaya dan memiliki keunggulan bisa menjemput/mengantar penumpang sampai didepan rumah.

4.5.2 Pengaruh Negatif Penggunaan Ojek *Online* Terhadap Angkot

Adapun pengaruh negatif penggunaan ojek online terhadap angkot didapatkan dari hasil kuesioner yang saya lakukan terhadap masyarakat di 7 (tujuh) kecamatan yang ada di kota Pangkalpinang, hasil kuesioner tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.19.



Sumber : Diolah, 2020

Gambar 4.19 Persentase Jumlah Responden Berdasarkan Pengaruh Negatif Ojek *Online* terhadap Keberlangsungan Angkot di Kota Pangkalpinang

Gambar 4.19 diatas menjelaskan hasil pengaruh negatif penggunaan ojek *online* terhadap angkot. Adapun Jumlah responden di Kota Pangkalpinang ini sebanyak 400 responden. Pengaruh negatif penggunaan ojek *online* terhadap angkot yang menjawab sangat setuju sebanyak 17% atau sebanyak 69 responden, setuju

sebanyak 45% atau sebanyak 181 responden, Tidak tahu sebanyak 20% atau sebanyak 79 responden, tidak setuju sebanyak 16% atau sebanyak 65 responden dan sangat tidak setuju sebanyak 2% atau sebanyak 6 responden. Hal ini menunjukkan bahwa 62% masyarakat kota pangkalpinang menyetujui bahwa keberadaan ojek *online* menyebabkan pengaruh negatif terhadap keberlangsungan angkot di kota Pangkalpinang dilihat dari jawaban sangat setuju yaitu sebanyak 17% dan jawaban setuju sebanyak 45% dengan berbagai alasan yaitu membuat penumpang angkot semakin berkurang, menurunnya jumlah supir angkot dan mempengaruhi pendapatan/penghasilan para supir angkot.

4.5.3 Pendapatan/penghasilan Supir Angkot.

Adapun pendapatan/penghasilan supir angkot didapatkan dari hasil wawancara terhadap supir angkot di 7 (tujuh) rute angkot yang ada di kota Pangkalpinang, hasil wawancara tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.11.

Tabel 4.11 Persentase Pendapatan/penghasilan Sesudah Adanya Ojek *Online* (2020)

	Persentase Peurunan Pendapatan/penghasilan Supir Angkot Setelah adanya Ojek <i>Online</i>				
	10-20%	>20-30%	>30-40%	>40-50%	>50%
orang	3	5	4	21	9
%	7	12	10	50	21

Sumber : Diolah, 2020

Tabel 4.11 diatas menunjukkan hasil persentase penurunan pendapatan/penghasilan supir angkot sesudah adanya ojek *online* yang sudah dikelompokkan dari tabel 4.10 pada halaman 47. Pendapatan/penghasilan setelah adanya ojek *online* berdasarkan hasil wawancara yang saya lakukan menunjukkan penurunan disemua jawaban responden, persentase penurunan penghasilan/pendapatan di 10-20% sebanyak 7% dari jumlah responden, >20-30% sebanyak 12% dari jumlah responden, >30-40% sebanyak 10% dari jumlah responden, >40-50% sebanyak 50% dari jumlah responden dan >50% sebanyak

21% dari jumlah responden. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar supir angkot di kota Pangkalpinang telah mengalami penurunan pendapatan/penghasilan sebesar >40-50%. Hal ini disebabkan keberadaan ojek *online* telah mengurangi jumlah penumpang pada angkot sehingga akan berdampak negatif terhadap keberlangsungan angkot di kota Pangkalpinang.

