

Faktor Bertahannya Angkutan Kota di Era Transportasi Online (Studi pada Sopir Angkot Rute Pasar Raya - Gunung Panggilun - Siteba)

Muhammad Ichsan^{1*}, Sri Rahmadani², Ahmad Hidayah³

^{1,2}Universitas PGRI Sumatera Barat

³Universitas Mulawarman

*Corresponding author, e-mail: ikhshanichsan03@gmail.com

Abstrak

Disrupsi teknologi transportasi menyebabkan terjadi permasalahan baru bagi para Sopir Angkutan Kota. Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan faktor-faktor yang membuat sopir angkutan kota trayek Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba tetap bertahan di era transportasi online. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori strukturasi karya Anthony Giddens. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif pendekatan deskriptif dengan menggunakan Teknik pengumpulan data melalui wawancara dan observasi. Informan pada penelitian ini adalah Supir Angkot rute/trayek Pasar Raya - Gunung Panggilun - Siteba, Pihak Instansi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Padang serta Pengguna Jasa Angkot rute/trayek Pasar Raya-Siteba. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan transportasi online menyebabkan menurunnya jumlah armada Angkot yang beroperasi serta menurunnya pendapatan rata-rata para Sopir Angkot. Selanjutnya, faktor yang menjadikan keberadaan Angkot masih bertahan yaitu: a) loyalitas konsumen dan perekonomian konsumen; b) keterbatasan keterampilan. Selanjutnya, fenomena bertahannya Angkot di era transportasi online merupakan wujud keterkaitan antara agen, struktur, dan dampaknya terhadap sistem transportasi di Kota Padang.

Kata Kunci: Angkutan Kota; Faktor Bertahan; Supir; Transportasi online.

Abstract

The disruption brought by transportation technology has introduced new challenges for city public transport drivers. This study aims to describe the factors enabling public transport drivers operating the Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba route to persist in the era of online transportation. The theoretical framework used in this research is Anthony Giddens' Structuration Theory. This research used a qualitative method with a descriptive approach, using data collection techniques such as interviews and observations. Informants in this study were Angkot drivers on the Pasaraya - Gunung Panggilun - Siteba route, the Padang City Transportation, Communication and Information Agency and Angkot Service Users on the Pasar Raya-Siteba route. The findings reveal that the rise of online transportation has led to a decline in the number of public transport vehicles in operation and a reduction in the average income of urban transport drivers. Furthermore, the factors contributing to the continued existence of public transport include: (a) customer loyalty and consumer economic factors; and (b) limited skills. Additionally, the phenomenon of the resilience of urban transport in the era of online transportation reflects the interplay between agents, structures, and their impact on the transportation system in Padang City.

Keywords: City Transport; Driver; Online Transportation; Survival Factor.

How to Cite: Ichsan, M., Rahmadani, S. & Hidayah, A. (2025). Faktor Bertahannya Angkutan Kota di Era Transportasi Online (Studi pada Sopir Angkot Rute Pasar Raya - Gunung Panggilun - Siteba). *Jurnal Perspektif: Jurnal Kajian Sosiologi dan Pendidikan*, 8(2), 123-132.



This is an open access article distributed under the Creative Commons 4.0 Share-Alike 4.0 International License. If you remix, transform, or build upon the material, you must distribute your contributions under the same license as the original. ©2025 by author.

Pendahuluan

Dewasa ini masyarakat hidup dalam pola mobilitas yang sangat tinggi. Hal tersebut disebabkan karena semakin meningkatnya tuntutan kehidupan masyarakat. Kondisi tersebut berimbas pada meningkatnya kebutuhan transportasi yang memberikan fitur kecepatan dan efisien untuk berpindah dari tempat satu ke tempat yang lain (Simarmata et al., 2019).

Melanjutkan pernyataan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa masyarakat dan transportasi tidak bisa dipisahkan. Hal tersebut disebabkan manusia selalu berpindah-pindah dari satu tempat ke tempat lainnya sehingga masyarakat membutuhkan sarana transportasi yang dapat memudahkan untuk melakukan aktivitas perpindahan tersebut. Terlebih pada masyarakat perkotaan yang mana salah satu unsur yang mempengaruhi perkembangan perkotaan adalah transportasi. Oleh karena itu, keberadaan transportasi sangat dibutuhkan oleh masyarakat (Jamaluddin, 2015).

Salah satu alat transportasi yang diperuntukkan untuk masyarakat umum adalah angkutan kota. Angkutan kota atau yang disingkat "Angkot" ditujukan untuk memberikan pelayanan jasa dalam perpindahan manusia atau barang yang dibutuhkan oleh masyarakat. Melalui Angkot ini diharapkan masyarakat dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat. Selain itu, Angkot ini memiliki peran yang sangat penting dalam meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi karena Angkot juga digunakan untuk melakukan kegiatan perekonomian seperti mengangkut barang dagangan ataupun untuk pergi bekerja (Irawan et al., 2021; Nurmalasari et al., 2020).

Kehadiran Angkot memiliki peran penting dalam memindahkan masyarakat khususnya di daerah perkotaan karena mayoritas memiliki populasi penduduk tinggi seperti di Kota Padang. Keberadaan Angkot di Kota Padang mulai hadir sejak tahun 1970-an. Hingga saat ini Kota Padang masih memiliki 87 trayek/rute Angkot yang masih beroperasi aktif. Angkot tersebut beroperasi setiap hari (Fitri & Putra, 2020; Wahab & Ardian, 2018). Dari total 87 trayek/rute tersebut penumpang Angkot di Kota Padang mayoritas diisi oleh penumpang pelajar diikuti dengan penumpang umum (Sonia et al., 2024).

Akan tetapi, seiring perkembangan teknologi digital, peran Angkot Kota Padang dalam memindahkan masyarakat dari satu tempat ke tempat lainnya perlahan mulai ditinggalkan. Hal tersebut disebabkan kemajuan teknologi digital telah menghadirkan alat transportasi online yang pemesanannya dapat dilakukan dimana saja selama memiliki aplikasi dan jaringan internet (Anggraeni, 2017; Fakhriyah, 2020; Gunawan, 2024; Simarmata & Ikhsan, 2017; Siswadi et al., 2023; Watung et al., 2020). Jumlah Angkot yang beroperasi di Kota Padang terus mengalami penurunan. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 1 berikut di bawah:

Tabel 1. Data Unit Angkot yang Beroperasi di Kota Padang

No.	Tahun	Jumlah Angkot yang Beroperasi (Unit)	Persentas (%)
1	2013	2249	-1,05
2	2014	2226	-1,02
3	2015	2226	0
4	2016	2220	-0,27
5	2017	2213	-0,32
6	2018	2213	0
7	2019	2175	-1,72
8	2020	2112	-2,90
9	2021	2014	-4,64

Sumber: Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (2023)

Berdasarkan tabel 1, dapat disimpulkan bahwa hampir setiap tahun sejak tahun 2013 hingga tahun 2021 terjadi penurunan jumlah Angkot yang beroperasi di Kota Padang. Penurunan terbanyak adalah pada tahun 2021 yaitu sebesar -4,64% atau turun sebanyak 98 unit Angkot dari data tahun 2020.

Penelitian ini fokus pada trayek/rute Pasar Raya-Siteba. Salah satu daerah trayek Angkot yang mengalami penurunan jumlah unit armada Angkot adalah rute Pasar Raya-Siteba. Hal ini sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 2 di bawah ini:

Tabel 2. Data Angkot Trayek Pasar Raya-Siteba yang Beroperasi

No.	Tahun	Jumlah Angkot yang Beroperasi (Unit)	Persentase (%)
1.	2017	270	0
2.	2018	270	0
3.	2019	235	-12,96

No.	Tahun	Jumlah Angkot yang Beroperasi (Unit)	Persentase (%)
4.	2020	226	-3,83
5.	2021	208	-7,96

Sumber: Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (2023)

Pada Tabel 2 dapat dilihat bahwa terjadi penurunan jumlah Angkot rute Pasar Raya-Siteba semenjak tahun 2019 dan penurunan jumlah angkot terbanyak terjadi pada tahun 2019 yaitu sebanyak 35 unit Angkot atau sebesar 12,96% dibandingkan dengan tahun sebelumnya dan pada tahun 2021 terjadi penurunan jumlah Angkot sebesar 7,96% atau sebanyak 18 unit Angkot dibandingkan dengan tahun sebelumnya.

Menurunnya jumlah Angkot karena terjadi penurunan jumlah penumpang sehingga banyak sopir Angkot yang memilih untuk tidak beroperasi. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Fakri selaku pegawai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Padang bahwa terjadinya penurunan jumlah Angkot di Kota Padang karena terjadinya penurunan jumlah penumpang yang semakin drastis sehingga sopir Angkot tidak bisa menutupi biaya setoran dan kebutuhan untuk bensin. Jika jumlah penumpang menurun tentu pendapatan sopir Angkot juga akan berkurang. Sementara itu, dalam mengoperasikan Angkot ada biaya yang harus dikeluarkan seperti bensin, dan setoran. Hal ini tentunya membuat pendapatan sopir Angkot minus dalam artian terpaksa menggunakan uang pribadi untuk menutupi biaya terlebih setoran. Oleh karena pendapatan yang minus tersebut akibat dari berkurangnya jumlah penumpang membuat banyak sopir Angkot yang memilih untuk tidak mengoperasikan Angkotnya.

Studi terdahulu menyatakan bahwa hadirnya transportasi online dengan kemudahan yang ditawarkannya serta murahnya biaya yang dikeluarkan membuat banyak masyarakat beralih menggunakan transportasi online (Fitri & Putra, 2020; Sahputra et al., 2022). Studi pertama dilakukan oleh Sahputra et al., (2022) menyatakan bahwa alasan utama mengapa masyarakat dewasa ini lebih cenderung menggunakan transportasi online adalah karena fitur dan fasilitas yang memadai (Sahputra et al., 2022). Pernyataan tersebut juga sejalan dengan hasil studi dari Simarmata, J et al., (2019) & Sakti, P et al., (2024) bahwa bahwa citra/ *image* layanan transportasi online, kemudahan penggunaan, harga dan promosi aplikasi berpengaruh signifikan terhadap pilihan masyarakat untuk menggunakan transportasi online (Sakti et al., 2024; Simarmata et al., 2019). Berdasarkan kondisi tersebut, maka kehadiran transportasi online membuat peran Angkot menjadi bergeser karena masyarakat lebih memilih untuk menggunakan transportasi online dan dampaknya jumlah angkutan umum terus menurun (Al-Fattha et al., 2024; Dewi & Taufiqurahman, 2022; Nurmalasari et al., 2020; Sahputra et al., 2022). Merujuk pada penjelasan beberapa studi terdahulu di atas, kondisi tersebut ternyata juga terjadi di Kota Padang.

Beberapa studi terdahulu menyatakan bahwa dewasa ini menjadi era yang sangat berpengaruh signifikan terhadap eksistensi dari Angkot karena ada distrupsi pertumbuhan transportasi online. Namun, di Kota Padang masih terdapat sekitar 2014 Angkot yang masih beroperasi hingga kini, dan jika dilihat dari data statistik trayek atau rute khusus Pasar Raya-Siteba yang paling signifikan turun jumlah Angkot yang masih beroperasi. Urgensi penelitian ini terletak pada pentingnya memahami bagaimana Angkot dapat terus berperan dalam mendukung mobilitas masyarakat meskipun dihadapkan pada persaingan dari transportasi online. Kondisi tersebutlah yang menyebabkan peneliti tertarik untuk menggali lebih dalam mengenai faktor bertahannya Angkutan Kota (Angkot) di Era Transportasi Online (Studi pada Sopir Angkot Rute Pasar Raya - Gunung Panggilun - Siteba).

Metode Penelitian

Artikel ini menggunakan metode penelitian kualitatif, karena bertujuan untuk mengidentifikasi realita sosial yang terjadi pada objek penelitian (Creswell, 2007). Lokasi penelitian ini dilakukan di Kota Padang karena hingga dewasa ini masih banyak ditemukan Angkot yang masih beroperasi setiap harinya. Alasan utama mengapa memilih rute/trayek Pasar Raya - Gunung Panggilun - Siteba adalah karena rute tersebut yang mengalami penurunan jumlah armada yang beroperasi setiap tahunnya.

Penelitian ini menggunakan Teori Strukturasi yang dikembangkan oleh Anthony Giddens sebagai landasan teoritis untuk menganalisis dinamika antara sopir Angkot dan perubahan dalam sistem transportasi, khususnya terkait dengan pengaruh transportasi online terhadap keberlanjutan Angkot di Kota Padang. Teori Strukturasi mengemukakan bahwa ada hubungan timbal balik antara struktur sosial dan tindakan individu, dimana struktur bukan hanya membatasi tindakan individu, tetapi juga dibentuk dan direproduksi melalui tindakan mereka (Giddens, 1984; Lamsal, 2012; Syahri, 2015; Whittington, 2015).

Informan pada penelitian ini adalah Supir Angkot rute/trayek Pasar Raya - Gunung Panggilun - Siteba sebanyak 10 orang serta Pengguna Jasa Angkot rute/trayek Pasar Raya-Siteba sebanyak 5 orang. Alasan peneliti memilih informan tersebut karena tipe informan tersebut sesuai dengan kriteria informan yang

dibutuhkan pada penelitian ini sehingga dapat memberikan pernyataan/ data yang sesuai dengan kebutuhan penelitian ini.

Sumber data primer pada penelitian ini adalah hasil wawancara dengan informan, hasil observasi di wilayah rute/trayek Angkot Pasar Raya - Gunung Panggilun - Siteba. Setelah mendapatkan data, peneliti menganalisis data hasil penelitian menggunakan model *interactive analysis* dari Miles dan Huberman, melalui tiga tahap penelitian yaitu; (1) reduksi data, (2) penyajian data, dan (3) penarikan kesimpulan/ verifikasi data (Miles & Huberman, 1994).

Hasil dan Pembahasan

Realita Angkot Rute/Trayek Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba Kota Padang di Era Mode Transportasi Online

Kecanggihan teknologi saat ini membuat munculnya inovasi dalam segi penggunaan alat transportasi. Saat ini bentuk dari perubahan teknologi dalam bidang transportasi yaitu munculnya alat transportasi online. Perkembangan transportasi online tersebut berdampak pada pengemudi transportasi konvensional (Al-Fattha et al., 2024; Dewi & Taufiqurrahman, 2022; Fakhriyah, 2020; Istianto & Maulamin, 2017; Nurmalasari et al., 2020).

Kehadiran industri digital mendorong terjadinya perubahan moda transportasi umum dari konvensional menjadi modern dengan menggunakan aplikasi daring. Dampak positif dari kehadiran industri digital khususnya terhadap jalur transportasi bagi masyarakat adalah adanya lapangan pekerjaan dan sumber pendapatan baru. Namun di sisi lain, keberadaan transportasi daring juga menghadirkan berbagai permasalahan (Sardjono et al., 2020). Hal ini juga terjadi di Kota Padang, khususnya di daerah Gunung Panggilun, keberadaan mode transportasi berbasis online, memberi pengaruh terhadap keberadaan Angkot.

Berdasarkan hal tersebut maka dapat disimpulkan bahwa hadirnya transportasi online di Kota Padang bahwa sangat berdampak terhadap Angkot di Kota Padang. Pernyataan tersebut dapat dibuktikan dengan hasil observasi penulis di wilayah rute Angkot Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba terjadi penurunan drastis jumlah armada yang beroperasi. pada tanggal 10 sampai 11 Desember 2022 dengan menaiki Angkot Rute Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba sebanyak 10 Angkot. Hasil observasi awal peneliti menemukan bahwa rata-rata supir membawa penumpang lima sampai enam orang dalam satu kali trayek, dan bahkan terdapat tidak ada penumpang sama sekali dalam rute trayek yang cukup panjang seperti dari Siteba ke Jati. Padahal rute tersebut memiliki beberapa fasilitas umum seperti rumah sakit, gedung perkantoran serta kampus belum lagi perumahan masyarakat yang mana rute tersebut seharusnya terdapat banyak masyarakat yang membutuhkan fasilitas sarana transportasi seperti Angkot. Namun, berdasarkan data Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (2023) diketahui bahwa rata-rata jumlah penumpang pada rute Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba sangatlah sedikit yaitu empat orang per harinya.

Sedikitnya jumlah penumpang maka akan berdampak terhadap penghasilan sopir Angkot karena dalam melintasi rute, sopir Angkot harus mengeluarkan biaya bensin, belum lagi biaya setoran yang harus dipenuhinya. Berdasarkan hal tersebut, peneliti melakukan observasi dengan mengambil rute Angkot Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba sebagai objek penelitian. Hal ini karena pada rute Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba terdapat beberapa fasilitas umum seperti rumah sakit, gedung perkantoran serta kampus belum lagi perumahan masyarakat yang mana rute tersebut seharusnya terdapat banyak masyarakat yang membutuhkan fasilitas sarana transportasi seperti Angkot.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa di era mode transportasi online dewasa ini berdampak sekali terhadap supir Angkot di Kota Padang. Kondisi tersebut dapat dibuktikan dengan hasil wawancara kepada supir Angkot rute Pasar Raya – Gunung Panggilun – Siteba pada tanggal 10 sampai 11 Desember 2022 yang menjelaskan sebagai berikut:

“... saat ini kami para supir angkot bisa dikatakan sangat kesulitan untuk mendapatkan penumpang. Sebenarnya ini itu bisa terjadi karena sepertinya masyarakat saat ini banyak yang sudah punya kendaraan sendiri. Mereka lebih suka menggunakan honda (motor) mereka sendiri daripada naik Angkot. Apalagi saat ini makin banyak orang-orang yang lebih memilih menggunakan aplikasi online daripada kami..” (wawancara dengan Roni, 10 Desember 2022)

Hasil wawancara dengan Bapak Roni diketahui bahwa sedikitnya jumlah penumpang karena pada saat ini banyak masyarakat yang sudah memiliki kendaraan pribadi khususnya motor serta menggunakan jasa transportasi online. Selain itu masyarakat juga banyak menggunakan gojek (Wawancara pada Tanggal 10 Desember 2022). Tidak jauh berbeda, Bapak Ipal juga menjelaskan bahwa kehadiran ojek online membuat banyak penumpang beralih menggunakan ojek online (Wawancara pada Tanggal 10 Desember 2022). Bapak Niko juga menyampaikan bahwa sulit mendapatkan penumpang karena maraknya penggunaan ojek online (Wawancara pada Tanggal 11 Desember 2022). Lebih lanjut, Bapak Agus

memaparkan bahwa semenjak kehadiran Gojek, penumpang lebih banyak memilih untuk menggunakan gojek terlebih mahasiswa dan anak sekolah (Wawancara pada Tanggal 11 Desember 2022).

Kehadiran transportasi online bagi pengemudi Angkot, dianggap menjadi sebuah ancaman dan kompetitor baru. Adanya transportasi berbasis online menyebabkan penurunan jumlah penghasilan (Watung et al., 2020). Dari penghasilan pengemudi Angkot berkisar Rp. 100.000 hingga Rp. 150.000 pada satu kali rute sekarang hanya berkisar Rp. 35.000 hingga Rp. 50.000 dalam satu kali rute. Hal ini menandakan bahwa penurunan penghasilan pengemudi Angkot pasca adanya transportasi online rata-rata sebesar > 50%. Hal tersebut disebabkan karena kini dengan adanya transportasi berbasis online, menyebabkan penurunan jumlah penumpang transportasi Angkot yang telah beralih menggunakan transportasi berbasis online. Pernyataan tersebut sesuai dengan hasil wawancara dengan Bapak Riki selaku supir Angkot di Kota Padang, sebagai berikut:

“Sebelum adanya transportasi online, dulu rute Pasar Raya-Siteba bisa mendapatkan banyak penumpang karena rute ini rute yang melewati pusat kota dan banyaknya fasilitas pendidikan, mulai dari Sd sampai ke perguruan tinggi. Namun, semenjak adanya transportasi online, kami para sopir angkot mengalami penurunan jumlah penumpang yang signifikan, dulu yang biasanya satu kali rute bisa dapat 100 Ribu, tapi sekarang untuk satu kali rute saja itu hanya 35 ribu bahkan untuk mencari 50 ribu saja sekarang susah” (Wawancara dengan Roni, 15 Desember 2022)

Hal yang senada juga diungkapkan oleh sopir angkot Viko 36 Tahun sebagai berikut:

“kalau dulu kita narik angkot itu enak, meskipun kita bayar setoran tinggi tapi bisa terpenuhi, tapi sekarang jangankan untuk setoran, untuk biaya sehari-hari saja agak susah, dalam satu kali rute saja dulu selalu penuh, bahkan melebihi, tapi sekarang dalam satu rute itu jarang yang penuh, kadang hanya berisi 4-6 penumpang, jadi untuk minyak aja sering tekor saya” (Wawancara dengan Viko, 17 Desember 2022)

Kini Para pengemudi Angkot hanya dapat melakukan perjalanan 2-3 kali perjalanan PP. Penurunan jumlah perjalanan yang dilakukan oleh pengemudi Angkot tidak berimbang dengan biaya operasional kendaraan. Karena tidak semua pengemudi Angkot memiliki Angkot sendiri melainkan, ada yang hanya menjadi buruh sehingga harus menyetor kan uang sekitar Rp. 70.000-80.000 per hari, selain itu ada biaya bensin yang harus dikeluarkan untuk sekali perjalanan pulang pergi yaitu sekitar Rp. 20.000- 30.000. Kondisi tersebut merupakan realita yang terjadi dan dialami oleh supir Angkot rute Pasar Raya-Gunung Pangilun-Siteba. Kondisi tersebut juga sejalan dengan hasil penelitian dari Amir & Rahman (2020) yang menyatakan bahwa kehadiran transportasi online di Kota Makassar berdampak negatif terhadap transportasi konvensional (bentor) (Amir & Rahman, 2020). Selanjutnya kondisi tersebut juga terjadi di Kota Banda Aceh yang seiring semakin meningkatnya jumlah jasa transportasi online berimbas pada melemahnya minat masyarakat untuk memakai jasa transportasi offline di Kota Banda Aceh (Presilawati et al., 2023).

Faktor Bertahannya Angkot Rute/Trayek Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba Kota Padang di Era Mode Transportasi Online

Seyogyanya kehadiran pengemudi Angkot di Kota Padang, khususnya di wilayah Gunung Pangilun sebagai salah satu faktor yang mempermudah mobilitas masyarakat. Hal tersebut dikarenakan jumlah penduduk di Kecamatan Padang Utara pada berjumlah 75.869 jiwa dengan persentase jumlah penduduk terbanyak berada di Kecamatan Gunung Pangilun yaitu 18.670 jiwa. Secara keseluruhan, Kecamatan Padang Utara memiliki laju pertumbuhan penduduk rata-rata yaitu 3,92%.

Angkot sebagai angkutan kota resmi di kota Padang, sehingga keberadaannya sangat dibutuhkan. Pekerjaan pengemudi Angkot sebelum tahun 2016, dianggap sebagai salah satu pekerjaan primadona di masyarakat Gunung Pangilun (Wahab & Ardian, 2018). Hal tersebut disebabkan karena, penghasilan yang sangat menjanjikan bahkan mengalahkan profesi seorang guru dan pekerja kantor. Namun, kondisi tersebut kini berbanding terbalik semenjak kehadiran transportasi online.

Kecanggihan teknologi saat ini membuat munculnya inovasi dalam segi penggunaan alat transportasi. Saat ini bentuk dari perubahan teknologi dalam bidang transportasi yaitu munculnya alat transportasi online (Simarmata et al., 2019). Perkembangan transportasi online tersebut berdampak pada pengemudi transportasi konvensional. Keberadaannya armada transportasi berbasis online menyentuh angka ribuan (Al-Fattha et al., 2024; Dewi & Taufiqurrahman, 2022). Hal ini juga terjadi di Kota Padang, khususnya di daerah Gunung Pangilun, keberadaan mode transportasi berbasis online, memberi pengaruh terhadap keberadaan Angkot.

Berdasarkan observasi yang dilakukan di daerah Gunung Pangilun pada tanggal 17 Juli 2023 dapat disimpulkan bahwa pada saat ini Angkot yang beroperasi untuk rute Pasang Raya – Gunung Pangilun -

Siteba hanya berjumlah lebih kurang sekitar 100 unit, dari 200 unit Angkot yang sebelumnya beroperasi di rute Pasar Raya-Siteba atau di daerah Gunung Pangilun. Transportasi angkutan umum di Wilayah Gunung Pangilun (pengemudi Angkot) banyak melakukan adaptasi untuk bertahan dari gempuran transportasi online.

Adanya transportasi berbasis online, membuat para pengemudi Angkot harus melakukan adaptasi. Adaptasi dalam hal ini berkaitan dengan, usaha yang dilakukan untuk menghadapi keberadaan transportasi berbasis online, sehingga Angkot tetap menjadi pilihan bagi masyarakat daerah Gunung Pangilun serta dapat bertahan di era transportasi berbasis online. Berdasarkan informasi yang didapat dari penelitian di lapangan ada beberapa faktor yang melatarbelakangi masih tetap bertahannya angkutan umum di era banyaknya kemunculan angkutan online. Adapun faktor-faktor tersebut akan dijabarkan sebagai berikut.

Loyalitas Pelanggan dan Faktor Ekonomi Pelanggan

Hadirnya transportasi online di Kota Padang telah membawa transformasi besar pada pola mobilitas masyarakat. Kemudahan akses melalui aplikasi, fleksibilitas, dan kenyamanan membuat transportasi online menjadi pilihan utama bagi sebagian besar pengguna transportasi publik. Namun, di tengah persaingan tersebut, Angkot pada rute Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba tetap mampu bertahan.

Walaupun semakin berkembangnya transportasi online di Kota Padang ternyata masih terdapat pelanggan yang masih setia menggunakan jasa Angkot Kota Padang. Hal ini dikarenakan loyalitas dari pelanggan. Loyalitas yang dimaksud disini yaitu kesetiaan konsumen untuk menggunakan jasa secara terus-menerus, karena memiliki kepuasan yang tinggi terhadap jasa yang digunakan, akan cenderung timbul rasa untuk merekomendasikan produk atau jasa yang digunakan (Ferdiansyah et al., 2023; Irawan et al., 2021; Rosa et al., 2017; Sakti et al., 2024; Simarmata et al., 2019). Dalam hal ini jasa yang dimaksud yaitu jasa angkutan umum. Sehingga Angkot tetap menjadi pilihan bagi masyarakat daerah Gunung Pangilun serta dapat bertahan di era transportasi berbasis online.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan pada tanggal 17 Juli 2023 diketahui bahwa setelah munculnya ojek online sebagai pesaing, hampir semua konsumen mereka beralih menggunakan ojek online. Namun meskipun banyaknya konsumen yang telah beralih mereka masih memiliki konsumen yang ingin naik Angkot. Penumpang yang masih menggunakan jasa angkutan umum yaitu ibu-ibu rumah tangga yang ingin pergi ke pasar Raya Padang, selain itu ada pelajar yang masih tetap menggunakan angkutan umum sebagai alat transportasi untuk pergi ke sekolah. Pernyataan tersebut juga didukung dengan hasil wawancara dengan beberapa informan di bawah ini:

“Saya sudah lama menggunakan angkot misalnya ke Pasar, atau bayar cicilan motor karena jaraknya tidak terlalu jauh dari rumah, tetapi saya lebih menyukai menggunakan angkot. Walaupun saya memiliki motor, tetapi saya merasa malas untuk mengendarai motor saya sendiri, dan naik angkot adalah alternatif yang saya pilih. Dan untuk Transportasi online saya harus mempunyai data internet untuk memesan, selain itu menunggunya pun lama. Tetapi dengan menggunakan angkot terasa lebih cepat, hanya melambatkan tangan (memanggil) dengan jarak yang dekat” (Wawancara dengan Rismawati, 17 Juli 2023).

Selanjutnya wawancara dengan Pratiwi 20 mahasiswa di Universitas PGRI Sumatera Barat menyatakan sebagai berikut:

“Saya sudah lama sekali telah menggunakan angkutan umum ke kampus sejak mulai masuk menjadi mahasiswa sampai sekarang sudah semester akhir. Saya merasa sangat nyaman mengendarai angkot’ daripada harus mengendarai Transportasi online (Grab, Gojek, dan Maxime, Karena angkot jauh maupun dekat saya hanya membayar lima ribu rupiah saja.

Selanjutnya wawancara dengan Ibu Estika Sari 26 tahun yang berprofesi sebagai penjual pakaian di pasar Raya Padang pada tanggal 20 Juli 2023 mengatakan sebagai berikut:

“Saya menggunakan angkot sebagai alat transportasi karena tarifnya yang murah hanya lima ribu rupiah saja. dan menurut saya itu tidak terlalu mahal. Jika menggunakan Transportasi online saya lama menunggu, apalagi kita harus memesan terlebih dahulu dan jika berada di Pasar saya merasa takut untuk mengeluarkan Handphone karena nanti diambil oleh Pencuri”

Hal ini menunjukkan jika pelajar dan ibu rumah tangga yang masih menggunakan jasa angkutan umum masih memiliki loyalitas yang tinggi terhadap keberadaan angkutan umum. Hasil dari observasi tersebut juga didukung dengan hasil wawancara pada tanggal 20 Juli 2023 dengan pelanggan loyal Angkot mulai dari Ibu Rumah Tangga hingga Mahasiswa. Hasil wawancara menyatakan bahwa alasan konsumen masih menggunakan Angkot karena konsumen merasa jika harga Angkot lebih murah dari pada jasa

angkutan online. Selain itu dari segi waktu Angkot lebih efisien daripada angkutan online, dimana jika Angkot konsumen tidak perlu menggunakan Handphone atau aplikasi untuk memesan, tinggal menunggu beberapa menit sesuai rute. Sehingga hal ini menunjukkan jika masih adanya loyalitas yang cukup tinggi dari masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dari pada menggunakan transportasi online (Irawan et al., 2021; Sakti et al., 2024; Simarmata et al., 2019).

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa salah satu faktor bertahannya Angkot saat ini karena masih tingginya loyalitas konsumen terhadap keberadaan Angkot. Dimana konsumen lebih menyukai dan memilih naik transportasi Angkot Karena lebih murah, gampang dan cepat. Namun kondisi tersebut sedikit berbeda dengan temuan hasil penelitian dari Rosa et al., (2017). Alasan loyalitas pengguna Angkot di Kota Palembang disebabkan karena faktor keamanan dan kenyamananlah yang menjadi faktor utamanya (Rosa et al., 2017).

Keterbatasan Keterampilan

Salah satu faktor yang melatarbelakangi masih bertahannya keberadaan Angkot di wilayah Gunung Pangilun yaitu faktor keterbatasan sumber daya yang dimiliki sopir Angkot. Seluruh sopir Angkot tersebut memiliki tingkat pendidikan yang rendah. Sehingga opsi pekerjaan yang dapat dipilih sangatlah sedikit.

Menjadi sopir Angkot tidak sama dengan pekerjaan yang lain karena menjadi sopir Angkot tidak harus pula dituntut harus berpendidikan tinggi Cuma harus mahir dalam mengendarai mobil, memiliki SIM, dan karena itu masyarakat banyak memilih untuk menjadi sopir Angkot apalagi pendapatan sehari dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga.

Setelah melakukan wawancara dengan beberapa informan (sopir Angkot), seluruh informan tersebut menyatakan bahwa faktor utama mereka bertahan menjadi sopir Angkot adalah sulitnya mendapatkan pekerjaan yang lain karena tidak memiliki keahlian yang lain. Sehingga walaupun mereka dewasa ini sudah mulai merasakan dampak dari hadirnya teknologi transportasi online, mau tidak mau mereka harus tetap bekerja menjadi sopir Angkot.

Adaptasi Sopir Angkot Rute/Trayek Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba Kota Padang di Era Mode Transportasi Online

Kehadiran transportasi online telah membawa perubahan besar pada sistem transportasi tradisional, termasuk angkutan kota (Angkot). Namun, di tengah gempuran inovasi digital sejumlah Angkot tetap bertahan termasuk yang beroperasi di rute Pasar Raya –Gunung Pangilun – Siteba di Kota Padang. Fenomena bertahannya Angkot di rute ini mencerminkan interaksi kompleks antara struktur sosial dan agen (sopir Angkot) dalam mempertahankan eksistensi mereka.

Adaptasi para sopir Angkot guna menghadapi disrupsi teknologi transportasi online sangat diperlukan (Jabar & Parasit, 2024). Adaptasi yang dilakukan oleh pengemudi Angkot untuk mendapatkan setoran dan penghasilan pengemudi Angkot dengan cara mengefisienkan waktu juga menerapkan efisiensi kerja dengan memperhatikan waktu jadwal sekolah atau ibu-ibu ke Pasar. Sopir Angkot dan pelanggan secara aktif beradaptasi terhadap perubahan struktur transportasi. Sopir mengadopsi strategi untuk mempertahankan pelanggan, sementara pelanggan menyesuaikan preferensi transportasi mereka berdasarkan kondisi ekonomi. Kondisi tersebut sesuai dengan hasil studi dari Ramadhan et al., (2024). Studi tersebut menyatakan bahwa adaptasi sangat diperlukan dan wajib dilakukan apabila ingin mempertahankan eksistensi mode transportasi konvensional di era gempuran teknologi transportasi online (Ramadhan et al., 2024).

Refleksi Kritis: Struktur dan Tantangan Angkot Rute/Trayek Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba Kota Padang di Era Mode Transportasi Online

Perkembangan transportasi di Kota Padang mengalami dinamika signifikan (Andrianus & Yunekha, 2019; Wahab & Ardian, 2018), terutama dengan hadirnya mode transportasi online yang memengaruhi pola perjalanan masyarakat. Salah satu fenomena yang menjadi sorotan adalah realitas angkutan kota (Angkot) pada rute Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba, yang dulunya menjadi salah satu rute utama dengan jumlah penumpang cukup tinggi. Namun, kehadiran transportasi online telah menggeser preferensi masyarakat, mengubah ekosistem transportasi di wilayah tersebut.

Pembahasan ini menganalisis realita Angkot rute Pasar Raya-Siteba dengan pendekatan multidimensional, termasuk pengaruh kehadiran transportasi online terhadap keberlangsungan Angkot, perubahan perilaku masyarakat, serta tantangan yang dihadapi pengemudi Angkot. Melalui analisis ini, kita dapat memahami bagaimana rute ini mencerminkan perubahan sosial dan ekonomi transportasi kota di era digital.

Teori strukturasi Anthony Giddens memberikan kerangka kerja yang kaya untuk memahami bagaimana individu dan struktur sosial saling mempengaruhi (Priyono, 2002). Dalam konteks fenomena modern, seperti persaingan transportasi tradisional dan online, teori ini dapat membantu menjelaskan

bagaimana sopir Angkot (agen) beradaptasi dengan perubahan struktur transportasi melalui tindakan mereka, sekaligus bagaimana tindakan tersebut dapat mereproduksi atau mengubah struktur yang ada.

Konseptualisasi strukturalis dan post strukturalis tentang gagasan struktur lebih menarik, di sisi lain struktur secara khas dipahami bukan sebagai penciptaan pola terhadap kehadiran-kehadiran, melainkan sebagai persinggungan antara kehadiran dan ketidakhadiran, kode-kode pokok harus diperoleh dari penampakan-penampakan luar. Struktur dalam pengertian Giddens adalah *rules and resources* yang dipakai pada sistem produksi dan reproduksi, sedangkan “agensi” adalah individu yang melakukan sosial *practices ordered across space and time*. Struktur sebagai aturan dan sumber daya digunakan oleh agen dalam interaksi. Aturan (*rules*) adalah prosedur yang digeneralisasi dan metodologi yang dimiliki oleh agent reflektif dalam “*stocks of knowledge*” yang implisit dan digunakan sebagai formula bagi tindakan dalam sistem sosial. Struktur juga melibatkan penggunaan sumber daya (*resources*) yang terdiri dari peralatan material dan kapasitas organisasional. Sumber daya merupakan hasil dari penguasaan peralatan material dan organisasi dan mereka yang memiliki sumber daya bisa memobilisasi kekuasaan (Giddens, 1984; Karjani, 2009; Lamsal, 2012; Priyono, 2002; Syahri, 2015; Whittington, 2015).

Struktur mempengaruhi agensi melalui dua cara yaitu memungkinkan (*enabling*) dan menghambat (*constraining*). Gambaran kontradiktif dalam pengertian struktur ini karena struktur dilihat sebagai hasil (*outcome*) sekaligus sarana (*medium*) praktik sosial. Dalam praktek sosial, agensi dapat meninggalkan struktur dan tidak selalu tunduk pada struktur.

Pusat perhatian teori strukturasi berkaitan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan dimana keberadaan Angkot bagi masyarakat bukan pada struktur dan juga bukan pada agensi, melainkan sosial *practices*. Dimana struktur dan agensi difokuskan pada praktek sosial, yaitu bagaimana para sopir Angkot menjalani hidup sehari-hari, baik dalam hubungannya dengan keluarga, sahabat, serta dengan masyarakat umum yaitu penumpang atau konsumen yang menggunakan jasa angkutan umum. Melalui praktik sosial tersebut, sopir Angkot sebagai masyarakat manusia diproduksi dan direproduksi secara terus menerus setiap hari dalam ruang dan waktu.

Menurut Giddens membedakan 3 (tiga) dimensi internal pelaku, yaitu motivasi tak sadar (*unconscious motives*), kesadaran praktis (*practical consciousness*), dan kesadaran diskursif (*discursive consciousness*) (Priyono, 2002). Motivasi tak sadar (*unconscious motives*) dalam teori ini dapat dilihat dari faktor sopir Angkot masih tetap bertahan karena adanya keinginan atau kebutuhan yang berpotensi mengarahkan tindakan masih mengemudi Angkot meskipun keberadaan Angkot sudah mulai kurang peminatnya.

Selain itu terdapat kesadaran diskursif (*discursive consciousness*) mengacu pada kapasitas kita merefleksikan dan memberikan penjelasan rinci serta eksplisit atas tindakan kita. Dengan kata lain terdapat sejumlah alasan bagi sopir Angkot masih tetap mengemudi Angkot. Dimana alasan tersebut seperti mengingat kebutuhan hidup keluarga yang harus dipenuhi, karena tidak adanya pekerja lain karena tidak memiliki latar belakang pendidikan untuk dapat mencari pekerjaan yang lebih layak.

Berdasarkan teori diatas, maka hasil penelitian ini dapat dijelaskan jika untuk memahami realitas mengenai faktor yang membuat sopir Angkot tetap bertahan menjadi sopir Angkot di era transportasi online, dapat dibangun dari sudut pandang sopir Angkot yang mengalami peristiwa dan memiliki pengalaman dengan Angkot. Melalui pengalaman sopir Angkot maka dapat diketahui realitas mengenai faktor yang membuat sopir Angkot tetap bertahan menjadi sopir Angkot di era transportasi online seperti pada saat sekarang ini.

Pusat perhatian teori strukturasi berkaitan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan dimana keberadaan Angkot bagi masyarakat bukan pada struktur dan juga bukan pada agensi, melainkan sosial *practices*. Dimana struktur dan agensi difokuskan pada praktek sosial, yaitu bagaimana para sopir Angkot menjalani hidup sehari-hari, baik dalam hubungannya dengan keluarga, sahabat, serta dengan masyarakat umum yaitu penumpang atau konsumen yang menggunakan jasa angkutan umum. Melalui praktik sosial tersebut, sopir Angkot sebagai masyarakat manusia diproduksi dan direproduksi secara terus menerus setiap hari dalam ruang dan waktu.

Dalam teori strukturasi Giddens (1984), hubungan antara agen dan struktur bersifat dualitas, di mana agen dipengaruhi oleh struktur tetapi juga memiliki kapasitas untuk memproduksi atau mengubah struktur (Lamsal, 2012; Syahri, 2015; Whittington, 2015). Fenomena penurunan jumlah angkutan kota di Kota Padang dapat dijelaskan melalui dualitas ini:

Transformasi Preferensi Masyarakat

Masyarakat sebagai agen mulai mengubah preferensi mereka dari angkutan kota ke transportasi online. Struktur lama, seperti norma penggunaan angkutan kota, mulai ditinggalkan karena dianggap tidak sesuai dengan kebutuhan mobilitas modern. Tindakan agen ini secara kolektif menciptakan tekanan terhadap struktur lama.

Adaptasi dan Perlawanan Pengemudi Angkot

Pengemudi angkutan kota sebagai bagian dari agen dalam struktur lama menghadapi dilema. Sebagian memilih beralih ke transportasi online, sementara yang lain berusaha mempertahankan operasional angkot meskipun menghadapi penurunan jumlah penumpang. Dalam hal ini, tindakan agen memperlihatkan upaya adaptasi terhadap struktur baru, tetapi juga ketidakmampuan untuk sepenuhnya bersaing.

Reproduksi Struktur Baru

Transportasi online memperkenalkan struktur baru yang mengubah aturan main dalam sistem transportasi. Penggunaan teknologi, pembayaran digital, dan layanan berbasis aplikasi menciptakan norma baru yang diterima luas oleh masyarakat. Hal ini menyebabkan reproduksi struktur baru yang semakin memperkuat keberadaan transportasi online.

Kesimpulan

Kehadiran teknologi baru dalam bidang transportasi menyebabkan anomali baru dalam masyarakat. Anomali tersebut berupa perubahan besar yang dihadapi masyarakat yang bekerja sebagai sopir transportasi konvensional. Kondisi tersebut juga dialami para Sopir Angkot di Kota Padang dengan rute/trayek Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba. Realita tersebut menyebabkan menurunnya jumlah penumpang dan pendapatan rata-rata para Sopir Angkot di Kota Padang dengan rute/trayek Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba.

Selanjutnya, walaupun hidup di era disrupsi teknologi transportasi online para Sopir Angkot di Kota Padang dengan rute/trayek Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba tetap mencoba mempertahankan eksistensi mereka. Hal tersebut disebabkan beberapa faktor di antara adalah faktor loyalitas dan perekonomian pelanggan serta faktor keterbatasan sumber daya manusia para sopir tersebut. Berdasarkan kondisi tersebut maka para Sopir Angkot di Kota Padang dengan rute/trayek Pasar Raya – Gunung Pangilun – Siteba melakukan adaptasi seperti mengefisienkan waktu dan pola bekerja mereka.

Fenomena menurunnya jumlah angkutan kota di Kota Padang merupakan hasil interaksi kompleks antara agen dan struktur dalam kerangka teori strukturasi. Agen, seperti masyarakat pengguna dan pengemudi, berperan aktif dalam mereproduksi dan mengubah struktur sosial, sementara struktur baru, yang didorong oleh teknologi transportasi online, memberikan kerangka baru bagi pola mobilitas. Melalui pemahaman teori strukturasi, fenomena ini dapat dianalisis secara holistik untuk menemukan solusi yang mendukung keberlanjutan sistem transportasi di masa depan. Oleh sebab itu, penelitian ini menjelaskan realita bahwa dewasa ini para sopir angkot di Kota Padang menghadapi berbagai tantangan yang mempengaruhi kelangsungan hidup mereka dan operasional Angkot sebagai sarana transportasi publik. Beberapa tantangan tersebut adalah menurunnya jumlah penumpang akibat berubahnya habit masyarakat menggunakan jasa transportasi online. Kondisi tersebut berdampak langsung kepada penurunan penghasilan mereka, padahal biaya operasional tiap harinya cenderung terus meningkat.

Daftar Pustaka

- Al-Fattha, F. A., Zahira, H. T., Hati, L. P., & Ginting, L. D. C. U. (2024). Transformasi Transportasi: Dampak Layanan Online terhadap Pengemudi Konvensional di Kota Pematangsiantar. *JISOS: Jurnal Ilmu Sosial*, 2, 2143.
- Amir, M., & Rahman, A. (2020). Analisis Dampak Transportasi Online terhadap Transportasi Konvensional (Bentor) di Kota Makassar. *Jurnal Mirai Management*, 5(1), 313–329. <https://journal.stieamkop.ac.id/index.php/miraipg.313>
- Andrianus, F., & Yunekha, G. (2019). Analisis Kesejahteraan Driver Go-Jek di Kota Padang (Pendekatan Objektif dan Subjektif). *Dinamika Sosial Budaya*, 21(1), 1–12. <http://journals.usm.ac.id/index.php/jdsb>
- Creswell, J. W. (2007). *Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing Among Five Approaches*. London: Sage Publications.
- Dewi, L. P., & Taufiqurrahman, E. (2022). Dampak Keberadaan Transportasi Online terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional. *Jurnal Pendidikan Tambunsai*, 6(1), 3216–3222.
- Fakhriyah, P. (2020). Pengaruh layanan transportasi online (Gojek) terhadap perluasan lapangan kerja bagi masyarakat di Kota Cimahi. *Comm-Edu (Community Education Journal)*, 3(1), 34-41.

- Ferdiansyah, R., Rizani, M. D., & Yudaningrum, F. (2023). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Menuju Stasiun Gambir Menggunakan Transportasi Online dan Bus Transjakarta. *Jurnal Teknik Sipil Gyrotory UPGRIS*, 4(1), 10–16.
- Fitri, A. N., & Vidya Putra, E. (2020). Rasionalitas Keberadaan Angkot sebagai Transportasi Konvensional di Era Digital dalam Masyarakat Kota Padang (Studi Kasus: Angkot Rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya). *Jurnal Perspektif*, 3(1), 78–87. <https://doi.org/10.24036/perspektif.v3i1.195>
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society*. Cambridge: Polity Press.
- Irawan, M. Z., Bastianto, F. F., Rizki, M., Belgiawan, P. F., & Joewono, T. B. (2021). Exploring the frequency of public transport use among adolescents: a study in Yogyakarta, Indonesia. *International Journal of Sustainable Transportation*, 16(11), 978–988.
- Istianto, B., & Maulamin, T. (2017). Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 5(2), 99–136.
- Jabar, & Parasit, L. (2024). Strategi Adaptasi Ojek Pangkalan dalam Mempertahankan Pelanggan di Tengah Maraknya Transportasi Online di Kelurahan Tanganpada Kota Baubau. *Jurnal Sosiologi Mina Bahari*, 2(1), 1–20. <https://doi.org/https://doi.org/10.55340/jsm.v2i1.1645>
- Jamaluddin, A. N. (2015). *Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*. Jakarta: Pustaka Setia.
- Karjani, K. (2009). Sektor Informal Kota: Analisis Teori Strukturasi Giddens (Kasus Pedagang Pasar Keputran Kota Surabaya). *Masyarakat Kebudayaan dan Politik*, 22(1), 286–298.
- Lamsal, M. (2012). The Structuration Approach of Anthony Giddens. *Himalayan Journal of Sociology and Anthropology*, 5(1), 111–122. <https://doi.org/10.3126/hjsa.v5i0.7043>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publications.
- Nurmalasari, R. R., Putri, E. P., Prihatmanto, A. S., Yusuf, R., & Wijaya, R. (2020). Anomaly Behavior Detection of Angkot Based on Transportation Data. *6th International Conference on Interactive Digital Media, ICIDM 2020*. <https://doi.org/10.1109/ICIDM51048.2020.9339658>
- Presilawati, F., Arifin, V. N., & Khalid, Z. K. (2023). Dampak Berkembangnya Transportasi Online yang Berimbas terhadap Lemahnya Transportasi Offline di Kota Banda Aceh. *JSI: Jurnal Saudagar Indonesia*, 1(2), 100–113.
- Priyono, B. H. (2002). *Anthony Giddens: Suatu Pengantar, Kepustakaan Populer*. Jakarta: Gramedia.
- Ramadhan, W. F., Fatgehipon, A. H., & Kurniawan, N. (2024). Analisis Adaptasi Sopir Angkutan Kota Konvensional Di Jakarta Dalam Menghadapi Dampak Kehadiran Microtrans Jak Lingko. *Wissen : Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 2(2), 87–99. <https://doi.org/10.62383/wissen.v2i2.99>
- Rosa, A., Widad, A., & Eka, D. (2017). Faktor-Faktor yang Membedakan Keputusan Konsumen Menggunakan Jasa Transportasi Dalam Kota (Studi Kasus Angkutan Umum Konvensional dan Berbasis Online). *Jurnal Manajemen dan Bisnis Sriwijaya*, 15(3), 164–172.
- Sahputra, M. I., Triayudi, A., & Rubhasy, A. (2022). Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Penumpang Angkutan Umum Beralih ke Transportasi Online Go-Jek menggunakan Metode K-Means Clustering. *Jurnal Teknologi Informasi dan Komunikasi*, 6(1), 63–69. <https://doi.org/10.35870/jti>
- Sakti, P., Evadelvia G.S, V., & Prianto, A. (2024). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional Di Kota Kendari. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4(1), 1091–1098.
- Sardjono, W., Laksmono, B. S., & Yuniastuti, E. (2020). The social welfare factors of public transportation drivers with online application as a result of the 4.0 industrial revolution in transportation. *ICIC Express Letters*, 14(4), 361–368. <https://doi.org/10.24507/icicel.14.04.361>
- Simarmata, J., Sitorus, M. R., Yuliantini, & Arubusman, D. A. (2019). The factors influencing passengers' interest in using transportation services. *TEM Journal*, 8(3), 945–950. <https://doi.org/10.18421/TEM83-36>
- Sonia, F., Zuriyanti, E., & Afyansih, N. (2024). Kajian Spasial Rute Transportasi Angkutan Kota dan Mobilitas Penduduk Menuju Pusat-Pusat Pelayanan di Kota Padang. *El-Jughrafiyah*, 04, 60–66.
- Syahri, M. (2015). *Strukturasi Anthony Giddens* (071317047303).
- Wahab, W., & Ardian, D. W. (2018). Analisis Biaya Operasi Kendaraan dalam Penentuan Tarif Angkutan Umum Metode Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2002 (Studi Kasus: Trayek Angkutan Umum Tabing-Pasar Raya Padang). *Jurnal Teknik Sipil ITP*, 5(1).
- Watung, M. P., Ch Rotinsulu, D., & Tumangkeng, S. Y. L. (2020). Analisis Perbandingan Pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 20(03), 126–139.
- Whittington, R. (2015). Giddens, Structuration Theory and Strategy as Practice. *Cambridge Handbook of Strategy as Practice, Second Edition, December*, 145–164.