



## ADAPTASI SOSIAL BENTOR KONVENTIONAL DI TENGAH PERSAINGAN DENGAN TRANSPORTASI ONLINE MAXIM (STUDI PENELITIAN DI AREA PANGKALAN BENTOR CITIMALL GORONTALO)

Nur Indah Hasan<sup>1</sup>, Sahrain Bumulo<sup>2</sup>, Sainudin Latare<sup>3</sup>

Program Studi Sosiologi, Universitas Negeri Gorontalo<sup>123</sup>

Email: [nurindahhasan273@gmail.com](mailto:nurindahhasan273@gmail.com)<sup>1</sup>, [sahrain@ung.ac.id](mailto:sahrain@ung.ac.id)<sup>2</sup>, [zainudin.latare@ung.ac.id](mailto:zainudin.latare@ung.ac.id)<sup>3</sup>

### **Abstrack**

*This study aims to analyze the social adaptation of conventional bentor drivers at the Citimall terminal, Heledulaa Selatan Village, Gorontalo City, in facing competition with Maxim online transportation. This research employed a descriptive qualitative approach, using data collection techniques such as observation, in-depth interviews, and documentation, with informants selected purposively from conventional bentor drivers who are actively operating in the terminal area. The results indicate three forms of social adaptation undertaken by bentor drivers: active adaptation, including seeking passengers by patrolling, reducing fares, maintaining relationships with regular customers, and utilizing social media; passive adaptation, demonstrated by remaining at the terminal without innovating despite a decline in passengers; and integrative adaptation, manifested through mutual agreements with online transportation drivers regarding operational area restrictions and the implementation of a queuing system at the terminal to maintain social harmony. These findings highlight the importance of adaptation strategies for traditional drivers to sustain their livelihoods while fostering social harmony amid the competition with modern transportation.*

**Keywords:** Social adaptation, online transportation, bentor drivers, Gorontalo City

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis adaptasi sosial pengemudi bentor konvensional di pangkalan Citimall, Desa Heledulaa Selatan, Kota Gorontalo, dalam menghadapi persaingan dengan transportasi online Maxim. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Informan dipilih secara purposive dari pengemudi bentor konvensional yang aktif beroperasi di area pangkalan tersebut. Hasil penelitian menunjukkan tiga bentuk adaptasi sosial yang dilakukan oleh pengemudi bentor, yaitu: adaptasi aktif, yang meliputi usaha mencari penumpang dengan berkeliling, menurunkan tarif, menjaga relasi dengan pelanggan tetap, serta memanfaatkan media sosial; adaptasi pasif, yang ditunjukkan dengan tetap bertahan di pangkalan tanpa melakukan inovasi meskipun jumlah penumpang berkurang; dan adaptasi integratif, yang diwujudkan melalui kesepakatan bersama dengan pengemudi transportasi online terkait pembatasan wilayah operasional serta penerapan sistem antrean di pangkalan untuk menjaga keharmonisan sosial. Rekomendasi dari temuan ini adalah pentingnya strategi adaptasi yang inovatif bagi pengemudi bentor untuk meningkatkan daya saing, serta perlunya kolaborasi yang harmonis dengan pengemudi transportasi online dalam menjaga keberlanjutan usaha dan keharmonisan sosial.

**Kata kunci:** Adaptasi sosial, transportasi online, pengemudi bentor konvensional

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana strategis yang mempermudah pemindahan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain. Menurut Kristiano & Suryana (2019), sarana dan prasarana transportasi memiliki dua peran utama, yaitu sebagai instrumen untuk mengarahkan pembangunan daerah dan mendukung mobilitas manusia serta barang. Berdasarkan karakteristik penggunanya, moda transportasi manusia dapat dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum (Hatta et al., 2023). Keduanya memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas ekonomi, pendidikan, dan interaksi sosial masyarakat. Perkembangan transportasi mengalami transformasi signifikan seiring kemajuan teknologi dan perubahan kebutuhan masyarakat. Sejak ditemukannya teknologi, kemajuan tersebut telah mengubah cara kita berkomunikasi, bekerja, dan belajar. Kemajuan teknologi telah menjadi kekuatan pendorong utama dalam transformasi masyarakat, ekonomi, dan budaya di seluruh dunia (Aisyah et al., 2025).

Transportasi awalnya menggunakan alat sederhana, seperti perahu, dan kemudian roda, yang masih digunakan di pedesaan tradisional. Inovasi berikutnya menghadirkan kendaraan bermotor, mobil, dan pesawat terbang yang meningkatkan efisiensi pergerakan manusia dan barang, serta memperluas jangkauan interaksi sosial masyarakat modern (Rahmatia et al., 2024).

Kota Gorontalo memiliki luas wilayah 64,79 km<sup>2</sup> dan merupakan kota padat dengan aktivitas ekonomi, perdagangan, dan pendidikan yang terkonsentrasi di pusat kota. Aktivitas tersebut menuntut sarana transportasi yang cepat, nyaman, dan dapat menjangkau seluruh area kota. Sarana transportasi di Kota Gorontalo mencakup angkutan pribadi dan umum, seperti bus, mikrolet, bentor, bendi (dokar), serta angkutan barang berupa truk, pick-up, dan truk tangki. Terdapat juga angkutan khusus, seperti ambulans, alat berat, dan mobil pemadam kebakaran (Moha, 2014). Bentor menempati posisi penting sebagai angkutan umum yang paling banyak digunakan warga Kota Gorontalo dan menjadi ikon transportasi lokal. Bentor merupakan modifikasi dari becak dan sepeda motor dengan penambahan dua tempat duduk penumpang di bagian depan. Kendaraan ini tidak hanya mempermudah mobilitas masyarakat, tetapi juga menjadi sumber pendapatan utama bagi pengemudi bentor konvensional. Data awal dari Dinas Perhubungan Kota Gorontalo (2023) menunjukkan terdapat sekitar 450 pengemudi bentor aktif, dengan rata-rata penghasilan harian yang menurun hingga 20% sejak kehadiran transportasi online.

Transportasi online mulai hadir di Gorontalo sebagai inovasi berbasis aplikasi digital, salah satunya Maxim. Dalam penelitian Rahmatia et al. (2024) disebutkan bahwa beberapa

tahun terakhir platform pemesanan transportasi ini telah menjadi populer di berbagai wilayah di dunia. Hal tersebut dikarenakan platform Maxim dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan yang belum pernah terjadi sebelumnya bagi para pengguna, yang menyediakan layanan pengantaran penumpang (bentor, motor, mobil), pengantaran barang, serta belanja kebutuhan sehari-hari (Harun, 2021). Kehadiran layanan ini memberikan kenyamanan, kemudahan akses, dan tarif transparan sesuai jarak tempuh. Fenomena ini menimbulkan kekhawatiran di kalangan pengemudi bentor konvensional karena dianggap mengancam mata pencaharian dan mengurangi pendapatan mereka. Situasi tersebut memicu protes dan pembatasan operasional transportasi online di sejumlah area, termasuk pangkalan bentor Citimall. Kondisi ini menuntut pengemudi bentor untuk melakukan adaptasi guna mempertahankan eksistensi dan keberlangsungan usaha mereka (Yogi et al., 2018).

Adaptasi dalam penelitian ini diartikan sebagai proses penyesuaian terhadap lingkungan akibat perubahan yang terjadi, baik dengan menyesuaikan diri sesuai kondisi lingkungan maupun mengatur lingkungan agar sesuai kebutuhan individu (Usman, 2018). Adaptasi sosial mencakup strategi pengemudi bentor dalam mempertahankan pelanggan, meningkatkan efisiensi operasional, dan menjaga hubungan sosial dengan pengemudi lain maupun masyarakat sekitar. Penelitian ini menggunakan teori Struktural Fungsional Talcott Parsons (Ritzer, 2014; Parsons, 1937, 1991; Wirawan, 2012), yang fokus pada konsep AGIL sebagai kerangka analisis untuk memahami bagaimana sistem sosial pengemudi bentor menyesuaikan diri terhadap perubahan lingkungan akibat hadirnya transportasi online. Teori ini menekankan empat fungsi sistem sosial: Adaptation (adaptasi), Goal attainment (pencapaian tujuan), Integration (integrasi sosial), dan Latency (pemeliharaan pola nilai), yang relevan untuk menganalisis strategi adaptasi pengemudi bentor.

Meskipun sejumlah penelitian terdahulu telah mengevaluasi dampak kemunculan transportasi online terhadap moda transportasi konvensional seperti becak, ojek pangkalan, dan bentor di beberapa kota di Indonesia — di mana ditemukan penurunan pendapatan, berkurangnya order, serta meningkatnya persaingan yang mempengaruhi kesejahteraan pengemudi tradisional (Ashari, 2020; Istiqomah et al., 2023; Nawi, 2021; Oluwa et al., 2025; Ramadhan & Wibisono, 2025) — sebagian besar penelitian tersebut hanya terfokus pada dampak ekonomi yang dirasakan oleh pengemudi transportasi konvensional, seperti perubahan pendapatan atau peluang kerja, serta konflik yang terjadi antara pengemudi transportasi konvensional dan pengemudi online. Masih sedikit studi yang memberikan perhatian serius terhadap bagaimana pengemudi konvensional menyesuaikan diri melalui adaptasi sosial dalam menghadapi perubahan ini. Oleh karena itu, terdapat gap metodologis dan kontekstual yang

signifikan dalam literatur yang ada. Penelitian ini berusaha mengisi kekosongan tersebut dengan mengeksplorasi secara mendalam strategi adaptasi sosial — bukan hanya ekonomi — pengemudi bendor konvensional di Kota Gorontalo, menggunakan kerangka Teori Struktural Fungsional Talcott Parsons melalui aspek-aspek AGIL (*Adaptation, Goal attainment, Integration, Latency*). Keunikan dari penelitian ini terletak pada pendekatan sosiologis yang holistik dan fokus pada komunitas lokal yang spesifik, yang diharapkan dapat memberikan kontribusi serta implikasi praktis bagi kebijakan transportasi dan regulasi di era digital.

Sebagai kelanjutan dari temuan gap yang teridentifikasi dalam penelitian-penelitian terdahulu, yang sebagian besar masih terfokus pada dampak ekonomi dan belum menyentuh aspek sosial dari adaptasi pengemudi transportasi konvensional, penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan bentuk adaptasi sosial pengemudi bendor konvensional di Citimall Kota Gorontalo dalam menghadapi transportasi online Maxim. Penelitian ini akan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi adaptasi sosial tersebut serta menilai implikasinya terhadap keberlangsungan usaha dan keharmonisan sosial di masyarakat. Melalui pendekatan ini, diharapkan dapat memperkaya pemahaman teoretis tentang teori struktural fungsional melalui kerangka AGIL, yang memberikan pandangan lebih dalam mengenai proses adaptasi pengemudi bendor sebagai bagian dari sistem sosial yang lebih besar. Selain itu, penelitian ini juga berupaya memberikan kontribusi praktis bagi pemerintah dan pemangku kebijakan dalam merancang kebijakan transportasi yang lebih inklusif, dengan mempertimbangkan regulasi transportasi online serta strategi yang memungkinkan pengemudi bendor untuk tetap eksis di era digital yang penuh tantangan ini.

## METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif bersifat deskriptif dan analitis, yang berarti data tidak hanya digambarkan secara rinci terkait peristiwa, fenomena, dan situasi sosial yang diteliti, tetapi juga dianalisis untuk menemukan makna, pola, dan hubungan antar data (Waruwu, 2023).

Penelitian dilaksanakan di pangkalan ojek pusat perbelanjaan Citimall, Kota Gorontalo, selama periode tiga bulan. Informan dipilih menggunakan purposive sampling, dengan kriteria sebagai berikut: pengemudi bendor konvensional yang aktif beroperasi di pangkalan Citimall, memiliki pengalaman minimal satu tahun, dan bersedia berpartisipasi dalam wawancara. Sebanyak 12 informan diwawancara, yang dipilih untuk mewakili variasi usia, pengalaman, dan pola operasional harian pengemudi bendor.

Teknik pengumpulan data meliputi observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Observasi dilakukan dengan mencatat kegiatan operasional pengemudi bendor, interaksi

dengan pelanggan, serta interaksi sosial antar-pengemudi. Wawancara mendalam digunakan untuk menggali persepsi, strategi adaptasi, dan pengalaman pengemudi terhadap persaingan dengan transportasi online. Dokumentasi meliputi foto, catatan lapangan, dan dokumen terkait kegiatan pangkalan bentor.

Analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan memilah, merangkum, dan menyeleksi informasi penting dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi, sehingga fokus penelitian menjadi lebih tajam. Penyajian data dilakukan dalam bentuk narasi deskriptif, tabel, dan diagram yang mempermudah pemahaman pola adaptasi sosial. Penarikan kesimpulan dilakukan melalui proses interpretasi, triangulasi antar-data, dan pemaknaan sesuai dengan kerangka teori. Dalam analisis ini, kerangka AGIL digunakan secara operasional untuk mengelompokkan temuan: fungsi *Adaptation* untuk melihat strategi adaptasi pengemudi dalam menghadapi perubahan lingkungan, *Goal Attainment* untuk menilai pencapaian tujuan ekonomi pengemudi, *Integration* untuk mengkaji interaksi dan harmonisasi sosial, serta *Latency* untuk menilai pemeliharaan nilai dan norma yang berlaku di pangkalan.

Kredibilitas dan validitas data dijaga melalui triangulasi sumber dan metode, termasuk membandingkan data observasi, wawancara, dan dokumentasi, serta member checking kepada beberapa informan untuk memastikan akurasi interpretasi peneliti. Aspek etika penelitian dijaga dengan meminta persetujuan informan sebelum pengumpulan data, menjamin kerahasiaan identitas, dan memastikan bahwa partisipasi bersifat sukarela.

Keterbatasan penelitian ini antara lain: fokus yang hanya pada pengemudi bentor di pangkalan Citimall sehingga temuan tidak dapat digeneralisasi ke seluruh pengemudi bentor di Kota Gorontalo; data yang bersifat kualitatif, sehingga lebih menekankan pemahaman mendalam daripada kuantifikasi; serta durasi penelitian yang terbatas selama tiga bulan, sehingga pengaruh jangka panjang adaptasi sosial belum sepenuhnya dapat dianalisis.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Bentuk-Bentuk Adaptasi Sosial Bentor Konvensional**

#### **Adaptasi aktif**

Adaptasi aktif merupakan proses penyesuaian yang dilakukan secara sadar dan terencana oleh individu atau kelompok untuk menghadapi perubahan sosial, ekonomi, maupun teknologi di sekitarnya. Dalam adaptasi aktif, individu tidak hanya bersikap pasif menerima perubahan, tetapi juga mengambil tindakan atau strategi tertentu agar tetap bertahan atau bahkan berkembang (Waruwu, 2023). Berdasarkan hasil wawancara dengan 12 pengemudi bentor di pangkalan Citimall, Kota Gorontalo, sekitar 70% pengemudi menunjukkan perilaku adaptasi

aktif dalam menghadapi persaingan dengan transportasi online Maxim.

Salah satu informan, Bapak KR, menjelaskan bahwa ketika Maxim masuk ke Kota Gorontalo, jumlah penumpangnya menurun. Untuk menghadapinya, ia mengubah cara kerjanya dengan tidak hanya mangkal di pangkalan, tetapi juga berkeliling di sekitar Citimall, menawarkan jasa langsung kepada orang-orang yang keluar masuk mall, serta mengantar jemput pelanggan tetap.

"Waktu pertama kali Maxim mulai masuk di Kota Gorontalo, otomatis penumpang saya secara perlahan langsung berkurang. Tapi saya tidak mau tinggal diam. Saya mulai ubah cara kerja saya. Sekarang, selain mangkal, saya juga keliling di sekitar Citimall, tawarkan langsung ke orang-orang yang keluar masuk mall. Saya juga sering antar jemput karyawan toko yang sudah kenal sama saya. Anak saya juga bantuin promosi di Facebook kalau ada yang mau ngontrak bentor saya, jadi kalau ada yang butuh bentor bisa langsung hubungi saya lewat WA."

Langkah ini mencerminkan fungsi *Adaptation* dalam kerangka AGIL Parsons, di mana pengemudi menyesuaikan diri untuk tetap bertahan di lingkungan sosial dan ekonomi yang berubah dengan cepat. Selain meningkatkan mobilitas, pengemudi juga menurunkan tarif bentor untuk tetap kompetitif dengan transportasi online. Strategi ini tidak hanya terkait dengan *Adaptation*, tetapi juga *Goal Attainment*, karena bertujuan untuk mempertahankan pendapatan meskipun lebih rendah dari sebelumnya.

"Sejak ada transportasi online, saya jadi terpaksa menurunkan tarif bentor. Mau tidak mau memang harus begitu, karena kalau saya pasang harga tinggi, penumpang pasti lebih pilih naik Maxim yang tarifnya sudah jelas di aplikasi. Jadi saya sesuaikan harga saja, meski hasilnya tidak sebesar dulu. Kadang untuk jarak dekat saya kasih harga lebih murah, biar penumpang mau naik. Memang pendapatan jadi berkurang, tapi kalau tidak begitu malah bisa-bisa seharian tidak dapat penumpang."

Pengemudi juga memanfaatkan media sosial sebagai sarana promosi dan komunikasi dengan calon penumpang. Anak Bapak KR membantu mempromosikan jasa bentor melalui Facebook dan WhatsApp, sehingga mempermudah pelanggan untuk menghubungi secara langsung. Strategi ini memperkuat *Integration*, karena pengemudi menjaga jaringan sosial dan interaksi dengan pelanggan untuk memastikan keberlangsungan operasional.

Tindakan pengemudi bentor juga menunjukkan *Latency*, yaitu pemeliharaan nilai dan norma sosial. Dengan menurunkan tarif dan menyesuaikan pola kerja, pengemudi tetap diterima di lingkungan sosial dan menghindari konflik langsung dengan pengemudi transportasi online. Hal ini membantu menjaga *equilibrium* dalam sistem sosial pangkalan Citimall.

Temuan ini menegaskan bahwa strategi adaptasi aktif yang dilakukan pengemudi bentor, seperti berkeliling mencari penumpang, menurunkan tarif, dan memanfaatkan media digital,

merupakan upaya nyata untuk bertahan di tengah persaingan transportasi online. Langkah-langkah tersebut tidak hanya mempertahankan aspek ekonomi, tetapi juga menjaga keseimbangan sosial, sesuai dengan prinsip struktural fungsional Parsons bahwa sistem sosial tetap stabil jika setiap aktor mampu menyesuaikan diri dengan perubahan dan tuntutan lingkungan.

Tidak hanya di Indonesia, pengemudi transportasi tradisional di berbagai negara juga menghadapi tantangan besar akibat hadirnya layanan *ride-hailing* berbasis aplikasi, namun sebagian besar mampu bertahan melalui strategi adaptasi aktif. Studi oleh Yang et al. (2024) menyoroti bahwa keberhasilan pengemudi taksi konvensional dalam bersaing dengan layanan seperti Grab dan Uber sangat bergantung pada peningkatan kualitas layanan, pemanfaatan teknologi, dan kemampuan untuk memahami perilaku konsumen digital. Sementara itu, penelitian Kasim et al. (2021) di Kuala Lumpur menemukan bahwa sebagian besar pengemudi taksi tradisional mengembangkan strategi adaptasi melalui perubahan pola kerja, pengurangan tarif, serta kerja sama komunitas untuk mempertahankan pelanggan di tengah tekanan ekonomi dari *ride-hailing*. Kajian serupa oleh Acheampong et al. (2021) di Afrika Selatan juga menunjukkan bahwa adopsi teknologi dan kolaborasi sosial menjadi faktor penting dalam menjaga keberlanjutan pendapatan pengemudi konvensional. Secara keseluruhan, hasil-hasil tersebut menguatkan bahwa adaptasi aktif tidak hanya diperlukan untuk mempertahankan eksistensi ekonomi, tetapi juga berperan dalam menjaga keseimbangan sosial di tengah transformasi sistem transportasi modern.

### **Adaptasi integratif**

Adaptasi integratif merupakan bentuk penyesuaian yang dilakukan individu atau kelompok untuk menjaga keteraturan dan keharmonisan dalam kehidupan sosial, terutama saat menghadapi perubahan atau tekanan eksternal. Adaptasi ini menekankan pentingnya kerja sama, solidaritas, dan kesepakatan bersama agar hubungan sosial tetap terjaga dan masyarakat tidak mengalami disintegrasi.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak IA (34), salah satu pengemudi bantor konvensional yang sehari-hari mangkal di pangkalan depan Citimall Kota Gorontalo, pengemudi bantor telah mengambil langkah-langkah kerja sama untuk menghindari konflik yang sebelumnya sering terjadi dengan pengemudi transportasi online. Menurut Bapak IA:

“Kalau kami yang mangkal di sini ada buat kerja sama, karena dulu sering terjadi konflik dengan pengemudi transportasi online, kami buat kesepakatan dengan pengemudi transportasi online yaitu pembatasan wilayah. Mereka kalau jemput penumpang harus jauh dari sini, jarak yang disepakati 200 meter dari area pangkalan. Mereka bisa antar penumpang di sini tapi dilarang menjemput penumpang di sini.”

Kesepakatan ini difasilitasi oleh organisasi formal pengemudi bentor di pangkalan Citimall, yang bertugas mengatur aturan internal, memonitor kepatuhan, dan menegur pengemudi yang melanggar kesepakatan. Mekanismenya sederhana: pengemudi yang melanggar peringatan pertama diberikan teguran lisan oleh koordinator pangkalan; jika pelanggaran berlanjut, pengemudi bersangkutan harus menunggu sanksi rotasi atau dipindahkan ke posisi belakang antrian. Sistem ini telah berjalan sekitar dua tahun dan terbukti mengurangi konflik horizontal hingga lebih dari 80%, menurut pengakuan mayoritas pengemudi.

Selain pembatasan wilayah, pengemudi bentor juga menerapkan sistem antrian untuk menegakkan keadilan dan menghindari perebutan penumpang:

“Di sini juga menerapkan sistem antrian supaya menghindari perkelahian antar sesama pengemudi bentor. Supaya adil semua dapat giliran. Jadi siapa yang datang duluan, dia yang duluan dapat penumpang. Kalau penumpang datang, kita tidak rebutan. Kita sudah tahu siapa yang paling depan, nanti yang lain ikut di belakang. Kalau sudah dapat, dia langsung pindah paling belakang, antre lagi. Ini memang sudah kesepakatan kita bersama supaya tidak ada yang saling iri. Jadi itu juga salah satu cara kita beradaptasi.”

Penerapan sistem antrian ini mencerminkan fungsi integrasi sosial (*Integration*) dalam kerangka AGIL Parsons, karena menjaga keteraturan dan solidaritas antar pengemudi, sehingga komunitas pangkalan tetap stabil meski menghadapi persaingan eksternal. Selain itu, aturan antrian juga mendukung fungsi adaptasi (*Adjustment*), karena memungkinkan pengemudi menyesuaikan diri dengan persaingan transportasi online tanpa menimbulkan konflik internal.

Berdasarkan perspektif *pattern maintenance*, kesepakatan wilayah dan sistem antrian menjadi mekanisme pemeliharaan struktur sosial, di mana nilai kebersamaan, keadilan, dan disiplin dijaga melalui aturan yang terus diterapkan. Pola ini memastikan bahwa keseluruhan sistem sosial pengemudi bentor tetap berfungsi harmonis di tengah tekanan eksternal. Temuan ini sejalan dengan penelitian Amriadi et al. (2023) yang menyatakan bahwa komunitas transportasi informal membangun mekanisme sosial berupa kesepakatan wilayah kerja dan solidaritas internal sebagai bentuk adaptasi terhadap tekanan eksternal dari sistem transportasi modern berbasis aplikasi.

Adaptasi integratif pengemudi bentor di Citimall tidak hanya berfungsi sebagai strategi mengurangi konflik, tetapi juga sebagai mekanisme menjaga stabilitas sosial, memelihara nilai dan norma yang berlaku, serta memastikan sistem komunitas tetap berjalan secara harmonis dan seimbang sesuai kerangka AGIL Parsons.

### **Adaptasi pasif**

Adaptasi pasif merupakan bentuk penyesuaian diri di mana individu atau kelompok

menerima perubahan yang terjadi tanpa melakukan upaya signifikan untuk menghadapinya. Dalam adaptasi pasif, individu cenderung membiarkan perubahan berjalan begitu saja dan tetap mempertahankan cara kerja lama, meskipun situasinya sudah tidak lagi menguntungkan. Berdasarkan hasil wawancara, sekitar 30% pengemudi bentor di pangkalan Citimall, Kota Gorontalo menunjukkan perilaku adaptasi pasif. Mereka tetap mangkal di lokasi yang sama, belum memanfaatkan teknologi atau strategi baru untuk menarik penumpang, meskipun jumlah penumpang mulai berkurang akibat hadirnya transportasi online seperti Maxim. Salah satu pengemudi, Bapak AD, menjelaskan pengalamannya:

"Kalau saya pribadi tetap menjalani pekerjaan ini seperti biasa meskipun sekarang penumpang makin sedikit sejak ada Maxim. Saya masih mangkal di tempat yang sama setiap hari, dan jarang berpindah-pindah karena saya sudah terbiasa di situ. Saya tidak terlalu paham cara kerja transportasi online, apalagi harus pakai aplikasi. Jadi saya hanya berharap ada penumpang yang masih lebih suka naik bentor karena bisa langsung naik tanpa pesan-pesan lewat HP."

Pernyataan ini menunjukkan bahwa pengemudi tetap menjalankan aktivitas seperti biasa tanpa usaha signifikan untuk menyesuaikan diri dengan perubahan. Faktor yang memengaruhi adaptasi pasif ini antara lain usia yang lebih tua, keterbatasan pengetahuan teknologi, modal ekonomi terbatas, dan kebiasaan yang sudah terbentuk sejak lama. Kondisi ini selaras dengan temuan Yetmi dan Yetmi (2021) yang menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja sektor informal usia lanjut cenderung mempertahankan pola kerja tradisional dan menampilkan resistensi terhadap perubahan berbasis teknologi, terutama karena keterbatasan akses, pemahaman, dan rasa takut gagal dalam beradaptasi.

Dampak jangka panjang dari adaptasi pasif ini berpotensi mengancam keberlanjutan mata pencaharian pengemudi bentor. Dengan tetap bergantung pada pola kerja lama, pengemudi menghadapi risiko penurunan pendapatan terus-menerus dan berkurangnya daya saing di era transportasi digital. Dalam kerangka teori struktural fungsional Parsons, sikap ini menunjukkan fungsi adaptasi yang belum terpenuhi, di mana individu seharusnya dapat menyesuaikan perilaku dan strategi kerja agar tetap berfungsi secara efektif dalam sistem sosial. Ketidakmampuan menyesuaikan diri dengan perubahan teknologi berimplikasi tidak hanya pada pendapatan, tetapi juga pada posisi sosial dan hubungan interaksi dengan pelanggan maupun pengemudi lain di pangkalan.

Adaptasi pasif pada pengemudi bentor konvensional di Citimall Kota Gorontalo menunjukkan resistensi terhadap perubahan teknologi yang dapat membatasi kemampuan mereka bertahan di tengah persaingan transportasi online. Strategi adaptasi yang minimal ini mencerminkan kebutuhan akan dukungan pelatihan, pemahaman teknologi, dan intervensi

kebijakan untuk memastikan keberlangsungan usaha mereka.

### **Pendapatan Pengemudi Bentor Konvensional**

Kehadiran transportasi online seperti Maxim di Kota Gorontalo, khususnya di sekitar pangkalan Citimall, memberikan dampak signifikan terhadap kondisi ekonomi pengemudi bentor konvensional. Persaingan yang semakin ketat serta pergeseran minat masyarakat terhadap layanan berbasis aplikasi menyebabkan penurunan pendapatan bagi pengemudi bentor yang sebelumnya menggantungkan hidup dari penumpang harian.

Berdasarkan wawancara dengan pengemudi bentor konvensional, Bapak EK menjelaskan bahwa sebelum hadirnya Maxim, ia bisa memperoleh pendapatan harian antara Rp150.000 hingga Rp200.000, terutama pada saat mall ramai. Pendapatan ini cukup untuk menutupi kebutuhan rumah tangga serta biaya operasional bentor yang rata-rata mencapai Rp20.000 per hari. Dengan demikian, pendapatan bersih yang diperoleh Bapak EK biasanya berkisar sekitar Rp130.000 hingga Rp180.000 per hari. Namun sejak kehadiran transportasi online, pendapatan harinya menurun drastis menjadi sekitar Rp50.000, sehingga net income setelah dikurangi biaya operasional hanya tersisa sekitar Rp30.000. Ia menyatakan:

"Kalau pendapatan saya setelah adanya transportasi online jelas menurun. Kalau dulu sebelum ada transportasi online biasanya per hari saya bisa dapat Rp150.000 – Rp200.000, apalagi ketika mall ramai. Sekarang semenjak kemunculan transportasi online, pendapatan saya per hari itu hanya sekitar Rp50.000, tidak sampai ratusan."

Sementara itu, Bapak BH menuturkan bahwa sebelumnya ia mampu memperoleh lebih dari Rp200.000 per hari. Biaya operasional bentornya sekitar Rp25.000 per hari, sehingga pendapatan bersihnya bisa mencapai ±Rp175.000. Saat ini, dengan adanya Maxim, penghasilannya menurun tajam menjadi sekitar Rp30.000 per hari, bahkan kadang tidak mendapatkan penghasilan sama sekali. Ia menambahkan:

"Iya memang berubah sekali ini pendapatan saya. Biasanya sebelum ada transportasi online seperti Maxim, pendapatan per hari itu sampai Rp200.000 lebih, sekarang hanya sekitar Rp30.000 bahkan adakalanya tidak dapat sama sekali."

Penurunan pendapatan ini berdampak langsung pada kehidupan sehari-hari keluarga pengemudi. Kebutuhan pokok, biaya sekolah anak, dan biaya operasional bentor menjadi semakin terbatas. Hal ini menuntut pengemudi bentor untuk melakukan strategi adaptasi agar tetap bisa memperoleh pendapatan yang memadai, walaupun tidak sebanding dengan kondisi sebelum adanya transportasi online.

Temuan ini sejalan dengan penelitian Presilawati et al., (2022) yang menunjukkan bahwa pengemudi transportasi konvensional mengalami penurunan penghasilan hingga lebih dari 50% akibat perubahan preferensi konsumen yang lebih memilih layanan cepat, murah, dan

berbasis teknologi. Penurunan serupa juga ditemukan oleh Putnarubun et al., (2025) yang menyatakan bahwa tarif digital yang lebih murah serta kemudahan akses bagi konsumen menyebabkan peralihan besar-besaran dari moda transportasi tradisional ke layanan online.

Selain itu, analisis menunjukkan adanya variasi pendapatan berdasarkan strategi adaptasi yang digunakan. Pengemudi yang menerapkan adaptasi aktif seperti berkeliling mencari penumpang, menurunkan tarif, dan memanfaatkan media sosial masih mampu memperoleh pendapatan bersih positif meskipun lebih rendah dibandingkan sebelum adanya transportasi online. Sebaliknya, pengemudi yang bersikap pasif, hanya mangkal di pangkalan tanpa strategi adaptasi, cenderung mengalami penurunan pendapatan yang lebih drastis, bahkan beberapa hari tidak memperoleh penghasilan sama sekali.

Situasi ini menunjukkan tekanan ekonomi yang signifikan bagi pengemudi bentor tradisional, yang harus menyesuaikan diri dengan perubahan sosial dan ekonomi akibat hadirnya transportasi berbasis aplikasi. Proses ini mencerminkan adaptasi sosial ekonomi, di mana individu berupaya menyesuaikan diri dengan kondisi ekonomi baru melalui strategi bertahan hidup, pemanfaatan peluang, serta penyesuaian tarif dan pelayanan agar tetap mampu memenuhi kebutuhan keluarga.

### **Ketegangan Sosial Dengan Pengemudi Transportasi Online Maxim**

Kehadiran transportasi online seperti Maxim di Kota Gorontalo tidak hanya berdampak pada penurunan pendapatan pengemudi bentor konvensional, tetapi juga membawa perubahan sosial yang cukup signifikan. Para pengemudi bentor mulai menghadapi kesulitan dalam menjaga hubungan dengan pelanggan, dan ketegangan kerap muncul ketika terjadi pelanggaran terhadap kesepakatan wilayah operasional.

“Iya, kalau dibilang ada perselisihan memang ada juga. Di sini kan sudah ada aturan dan kesepakatan bersama kalau transportasi online itu dilarang jemput penumpang di sekitar wilayah ini. Tapi kadang masih ada juga yang melanggar, jadi kami sebagai pengemudi bentor jelas tidak terima. Biasanya berujung ribut, paling adu mulut atau saling lempar kata karena kami merasa tempat kami diganggu. Tapi alhamdulillah sampai sekarang belum pernah sampai baku pukul atau kekerasan fisik, cuma sebatas adu bicara saja. Walaupun begitu, kalau sudah begitu suasana jadi panas dan bikin tidak enak juga di pangkalan.”

Bapak HI, seorang pengemudi bentor konvensional berusia 56 tahun yang sudah lama mangkal di sekitar pangkalan Citimall, menjelaskan bahwa meskipun aturan mengenai larangan transportasi online menjemput penumpang di area pangkalan sudah disepakati, gesekan di lapangan masih tetap terjadi. Penelitian Al-Fattah et al., (2024) mendukung temuan ini, menyatakan bahwa ketegangan antara transportasi konvensional dan transportasi online merupakan bentuk konflik horizontal akibat perebutan sumber daya ekonomi, dengan potensi

eskalasi apabila tidak ada mediasi sosial atau regulasi yang mengatur ruang operasional secara adil.

Dari perspektif pengemudi transportasi online, beberapa informan mengaku mengalami kesulitan dalam memahami batasan wilayah, terutama ketika permintaan penumpang meningkat di area dekat pangkalan bentor. Salah satu pengemudi Maxim menyatakan,

“Kadang tidak sengaja mengambil penumpang di dekat pangkalan bentor karena pelanggan minta dijemput cepat. Kami sebenarnya ingin tetap sesuai aturan, tapi situasinya mendesak.”

Hal ini menunjukkan bahwa konflik muncul bukan hanya dari niat individu, tetapi juga tekanan ekonomi dan kebutuhan pelayanan cepat kepada pelanggan. Pemerintah Kota Gorontalo dan pengelola pangkalan bentor berperan sebagai mediator dalam menengahi konflik. Kesepakatan bersama telah dibuat untuk menetapkan zona khusus bentor konvensional dan larangan bagi transportasi online menjemput penumpang di area tersebut. Mekanisme resolusi konflik yang diterapkan antara lain komunikasi langsung antar-pengemudi, sosialisasi aturan secara berkala, dan mediasi informal oleh pengurus pangkalan ketika terjadi perselisihan.

Berdasarkan hasil wawancara, Bapak HI menegaskan bahwa aturan ini efektif mengurangi potensi kekerasan fisik, meskipun adu mulut masih terjadi:

“Kadang masih ada beberapa yang melanggar aturan jadi kami tidak terima, kadang sampai baku adu mulut. Tapi alhamdulillah kalau sampai kekerasan fisik belum ada.”

Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun ketegangan sosial masih muncul, pengemudi bentor dan pengemudi transportasi online berusaha menahan diri dan menggunakan mekanisme komunitas untuk menjaga hubungan sosial dan mencegah konflik eskalatif.

Analisis sosiologis menunjukkan bahwa akar konflik ini terletak pada perebutan sumber daya ekonomi yang terbatas, yakni jumlah penumpang di wilayah pangkalan, yang menjadi sumber pendapatan utama pengemudi bentor. Dalam konteks teori konflik, tekanan ekonomi ini memicu persaingan, yang kemudian dikelola melalui norma sosial, kesepakatan bersama, dan mediasi pihak berwenang. Dengan demikian, upaya adaptasi sosial dan mekanisme penyelesaian konflik yang ada berfungsi untuk menjaga keseimbangan sosial di lingkungan pangkalan Citimall Kota Gorontalo.

### **Berkurangnya Penumpang Bentor Konvensional**

Masuknya layanan transportasi online Maxim di Kota Gorontalo telah menimbulkan perubahan signifikan bagi pengemudi bentor konvensional, terutama terkait jumlah penumpang yang setia menggunakan jasa bentor di sekitar pusat perbelanjaan Citimall. Salah satu

pengemudi bendor, Bapak GA (30), mengungkapkan bahwa sejak hadirnya Maxim, pendapatannya menurun drastis.

"Perubahan yang jelas itu penumpang saya berkangurang sekali. Dulu biasanya kalau ada orang keluar dari mall, mereka langsung cari bendor yang mangkal di sini. Dalam sehari itu saya bisa dapat lebih dari 10 penumpang. Tapi sejak ada Maxim, sekarang paling banyak cuma dapat 3, paling banyak 5 penumpang dalam sehari."

Bapak GA menjelaskan bahwa sebelumnya orang yang keluar dari mall hampir selalu mencari bendor yang mangkal di area tersebut, sehingga ia bisa mendapatkan lebih dari 10 penumpang per hari. Kehadiran Maxim menggeser preferensi konsumen sehingga jumlah penumpang menurun menjadi 3–5 orang dalam sehari, yang sangat memengaruhi pendapatan harian pengemudi. Temuan ini sejalan dengan penelitian Simanullang & Ginting, (2024) yang menyatakan bahwa kehadiran transportasi berbasis aplikasi secara signifikan menggeser preferensi konsumen dari moda transportasi tradisional, sehingga pendapatan pengemudi konvensional menurun drastis.

Dari perspektif pengguna, SI (23), seorang konsumen yang ditemui setelah berbelanja di Citimall, menyatakan alasan memilih Maxim:

"Saya kalau kemana-mana sekarang lebih memilih naik transportasi online, khususnya Maxim, karena harganya lebih murah dibanding bendor konvensional. Selain itu saya juga tidak perlu lagi berjalan kaki untuk mencari bendor, cukup pesan lewat aplikasi di HP, maka Maxim langsung datang menjemput saya."

Menurut Serina, alasan utama beralih ke Maxim adalah tarif yang lebih kompetitif dan kemudahan akses. Selain itu, faktor kenyamanan, waktu tunggu yang lebih singkat, serta fleksibilitas layanan turut memengaruhi keputusan konsumen. Temuan ini sejalan dengan Adriyandy, (2023) yang menyatakan bahwa kemudahan memperoleh layanan transportasi online menjadi salah satu faktor dominan yang mengurangi minat masyarakat menggunakan jasa ojek konvensional.

Meskipun banyak konsumen beralih ke transportasi online, sebagian masih tetap setia menggunakan bendor konvensional. Konsumen yang loyal biasanya memiliki hubungan personal dengan pengemudi atau merasa nyaman dengan pelayanan tradisional yang lebih fleksibel, misalnya mampu menunggu di pangkalan tanpa harus memesan melalui aplikasi. Hal ini menunjukkan adanya segmen pasar tersendiri yang mempertahankan bendor konvensional sebagai pilihan transportasi.

Data observasi awal dapat divisualisasikan melalui grafik tren penurunan jumlah penumpang bendor sebelum dan sesudah hadirnya Maxim, untuk menunjukkan dampak langsung persaingan transportasi online terhadap penghasilan pengemudi bendor. Analisis

faktor-faktor yang membuat konsumen beralih meliputi harga, kemudahan akses, waktu tunggu, kenyamanan, dan hubungan sosial menjadi kunci untuk memahami dinamika persaingan antara transportasi tradisional dan berbasis aplikasi di Kota Gorontalo.

### **Faktor Penghambat Adaptasi Bentor Konvensional**

#### **Faktor Administratif**

Faktor administratif menjadi salah satu hambatan utama bagi pengemudi bentor konvensional dalam beradaptasi mengikuti perkembangan zaman. Dalam perkembangan ekonomi, masyarakat dipaksa untuk kerja guna memenuhi kebutuhan dasar mereka (Harold et al., 2024). Meskipun sebagian dari mereka memiliki keinginan untuk bekerja yaitu beralih atau bergabung dengan layanan transportasi online, keterbatasan dalam pemenuhan persyaratan administratif seperti kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), maupun dokumen lainnya membuat mereka tidak memenuhi syarat untuk menjadi driver transportasi online. Hal ini pada akhirnya mengurangi peluang mereka untuk menyesuaikan diri dengan hadirnya sistem transportasi berbasis aplikasi di Kota Gorontalo.

“Sebenarnya dek, saya juga mau sekali itu daftar jadi driver Maxim bentor, supaya bisa dapat orderan online juga. Soalnya sekarang banyak penumpang yang lebih pilih pesan lewat aplikasi daripada naik bentor yang mangkal begini. Kalau saya masuk Maxim kan paling tidak ada tambahan rezeki, ndak cuma nunggu di pangkalan. Tapi ya begini dek, hambatannya saya ini belum punya SIM. Kalau mau daftar Maxim itu kan syarat utamanya harus ada SIM. Sementara di sini, rata-rata bentor juga masih bodong, surat-surat belum lengkap, STNK juga belum diperpanjang. Jadi otomatis kami ndak bisa ikut masuk Maxim. Sebenarnya bukan saya saja yang begitu, banyak teman-teman bentor lain juga sama kasusnya. Mau urus SIM atau surat-surat lengkap juga susah, mahal biayanya. Jadi ya terpaksa kami bertahan di pangkalan saja dulu, sambil berharap penumpang tetap ada yang datang langsung ke sini.”

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan RH, seorang pengemudi bentor konvensional berusia 28 tahun yang sehari-hari mangkal di depan CittMall Gorontalo, terungkap sejumlah faktor yang menjadi penghambat dalam menjalankan usahanya saat ini, Raim mengaku sebenarnya ia memiliki keinginan untuk bergabung menjadi driver Maxim bentor agar bisa memperoleh tambahan penghasilan dari penumpang yang memesan lewat aplikasi. Menurutnya, sekarang ini sudah banyak penumpang yang lebih memilih memesan transportasi online daripada naik bentor konvensional yang mangkal di pangkalan.

Fenomena ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Hermina et al., 2024) yang menemukan bahwa kendala administratif dan kurangnya pemahaman teknologi menjadi hambatan utama bagi pengemudi transportasi tradisional dalam melakukan adaptasi terhadap perkembangan layanan transportasi berbasis aplikasi digital. Selain itu, biaya pengurusan surat-surat yang dianggap mahal juga menjadi penghalang signifikan bagi para pengemudi bentor

untuk melakukan transformasi layanan. Namun, niat tersebut terhambat oleh persyaratan administrasi yang belum dapat ia penuhi. Informan menjelaskan bahwa salah satu syarat utama untuk mendaftar di Maxim adalah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), sedangkan sampai saat ini dirinya belum memiliki SIM. Selain itu, ia menuturkan bahwa rata-rata bendor yang beroperasi di wilayahnya juga masih dalam kondisi “bodong”, yakni belum memiliki surat-surat kendaraan yang lengkap atau masa berlakunya sudah habis. Hal ini membuat ia dan rekan-rekan sesama pengemudi bendor tidak bisa memenuhi persyaratan yang ditetapkan pihak Maxim.

Informan juga menambahkan bahwa bukan hanya dirinya yang mengalami hambatan ini, tetapi hampir semua pengemudi bendor yang ada di pangkalan tersebut juga menghadapi masalah serupa. Untuk mengurus SIM maupun memperbarui surat-surat kendaraan membutuhkan biaya yang cukup besar, sedangkan penghasilan dari mengemudi bendor sekarang sudah jauh berkurang dibanding sebelumnya. Kondisi ini memaksa mereka bertahan sebagai pengemudi bendor konvensional yang hanya mengandalkan penumpang yang datang langsung ke pangkalan.

### **Faktor Teknologi**

Faktor teknologi dan keterbatasan ekonomi menjadi hambatan utama bagi pengemudi bendor konvensional dalam beradaptasi terhadap kemajuan transportasi berbasis aplikasi. Salah satu persyaratan penting untuk menjadi pengemudi Maxim bendor adalah memiliki smartphone berbasis Android yang terhubung dengan internet, serta melengkapi dokumen administratif seperti SIM dan STNK aktif. Namun, bagi sebagian besar pengemudi bendor, keterbatasan ekonomi menjadi kendala serius untuk memenuhi persyaratan tersebut. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak MG (39), seorang pengemudi bendor yang biasa beroperasi di sekitar Citimall Gorontalo, diketahui bahwa keterbatasan teknologi menjadi penghambat signifikan. Ia menuturkan,

“Sebenarnya saya juga ingin bergabung jadi driver Maxim, tapi hambatnya itu HP saya bukan Android, masih memakai HP Nokia jadul. Tapi untuk sekarang saya masih kumpul-kumpul duit untuk beli HP Android supaya bisa gabung jadi driver Maxim.”

Keterbatasan ini menggambarkan kondisi digital divide atau kesenjangan digital yang nyata di kalangan pelaku transportasi konvensional, di mana akses terhadap perangkat dan kemampuan penggunaan teknologi masih rendah, sehingga menghambat proses adaptasi terhadap sistem digital yang kini mendominasi layanan publik (Yetmi & Yetmi, 2021).

Selain hambatan teknologi, aspek administratif dan modal ekonomi juga menjadi kendala yang tidak kalah penting. Proses pengurusan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda

Nomor Kendaraan (STNK) membutuhkan biaya tambahan yang tidak sedikit, berkisar antara Rp 500.000 hingga Rp 1.000.000 untuk setiap dokumen, di luar biaya operasional harian seperti bensin dan perawatan bentor. Informan lain, RM (28), mengungkapkan bahwa ia belum dapat bergabung menjadi pengemudi Maxim karena belum memiliki SIM, sementara penghasilannya sebagai pengemudi bentor belum mencukupi untuk menutup biaya administrasi tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa hambatan adaptasi tidak hanya bersifat teknologi, tetapi juga terkait dengan keterbatasan modal ekonomi dan dukungan sosial.

Pada konteks ini, peran pemerintah daerah sangat dibutuhkan, terutama dalam menyediakan program pelatihan literasi digital, bantuan modal usaha, serta subsidi administrasi seperti pengurusan SIM bagi pengemudi transportasi tradisional. Dukungan seperti ini dapat membantu memperkecil kesenjangan digital dan meningkatkan kemampuan adaptif pengemudi bentor terhadap sistem transportasi modern.

Implikasi dari temuan ini menunjukkan bahwa kesenjangan digital dan keterbatasan ekonomi menjadi faktor struktural yang berpotensi memperdalam ketimpangan sosial antara pengemudi konvensional dan pengemudi berbasis aplikasi. Jika tidak segera diatasi, kelompok ini berisiko semakin terpinggirkan dari ekosistem ekonomi digital yang terus berkembang. Oleh karena itu, hasil riset ini penting untuk mendorong kebijakan inklusif yang memastikan bahwa transformasi digital di sektor transportasi tidak hanya menguntungkan pelaku berbasis teknologi, tetapi juga membuka peluang bagi masyarakat tradisional untuk beradaptasi dan berkembang bersama perubahan zaman.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Bentuk adaptasi sosial yang dilakukan oleh pengemudi bentor konvensional di sekitar Citimall Gorontalo menunjukkan keragaman strategi dalam menghadapi perubahan akibat hadirnya transportasi online. Pertama, bentuk adaptasi aktif terlihat dari upaya sebagian pengemudi yang secara sadar berinovasi untuk mempertahankan penghasilan mereka. Mereka tidak hanya menunggu penumpang di pangkalan, tetapi juga berkeliling mencari pelanggan, menurunkan tarif, menjalin hubungan baik dengan pelanggan tetap, dan memanfaatkan media sosial dengan bantuan anggota keluarga untuk mempromosikan jasa mereka. Tindakan ini menggambarkan kesadaran akan pentingnya fleksibilitas sosial dan ekonomi sebagai bentuk penyesuaian terhadap perubahan teknologi dan pola konsumsi masyarakat (Waruwu, 2023).

Kedua, bentuk adaptasi integratif tampak melalui kesepakatan antar pengemudi untuk menjaga keseimbangan dan solidaritas dalam bekerja. Mereka menetapkan batas wilayah

operasional dengan pengemudi transportasi online serta menerapkan sistem antrean di pangkalan agar tidak terjadi persaingan yang menimbulkan konflik. Praktik ini menunjukkan adanya kesadaran kolektif dalam menjaga keharmonisan sosial, serta menjadi bentuk adaptasi berbasis nilai gotong royong yang masih kuat dalam komunitas pengemudi bendor (Leliak et al., 2021).

Ketiga, bentuk adaptasi pasif masih dilakukan oleh sebagian besar pengemudi yang enggan atau belum mampu menyesuaikan diri dengan perubahan. Mereka tetap mengandalkan cara lama, seperti menunggu penumpang di pangkalan tanpa upaya pengembangan strategi baru. Kondisi ini memperlihatkan adanya keterbatasan dalam kemampuan mengakses teknologi, usia lanjut, serta rendahnya tingkat pendidikan yang menghambat proses adaptasi secara maksimal (Waruwu, 2023).

Hasil penelitian ini memberikan kontribusi teoretis terhadap kajian adaptasi sosial, khususnya dalam konteks masyarakat pekerja sektor informal yang terdampak modernisasi ekonomi digital. Secara praktis, temuan ini penting bagi pembaca karena menggambarkan bagaimana transformasi teknologi dapat memengaruhi struktur sosial dan ekonomi kelompok rentan seperti pengemudi bendor. Melalui pemahaman terhadap bentuk-bentuk adaptasi ini, pemerintah daerah maupun pemangku kebijakan dapat merumuskan strategi pemberdayaan yang lebih tepat sasaran, seperti pelatihan keterampilan digital atau dukungan permodalan usaha kecil. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya menjelaskan fenomena sosial yang terjadi, tetapi juga memberikan arah kebijakan yang relevan dalam menghadapi era transportasi digital di daerah berkembang.

### Saran

1. Bagi pengemudi bendor konvensional, disarankan untuk lebih proaktif dalam beradaptasi dengan perkembangan teknologi transportasi. Pengemudi dapat mengikuti pelatihan literasi digital dan penggunaan aplikasi berbasis peta yang diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kota Gorontalo bekerja sama dengan lembaga pelatihan komunitas. Selain itu, pengemudi juga dapat memanfaatkan media sosial seperti Facebook atau WhatsApp Business untuk memperluas promosi jasa serta membangun jejaring pelanggan yang lebih luas. Upaya ini penting agar pengemudi bendor dapat mempertahankan eksistensinya di tengah dominasi transportasi online.
2. Bagi pemerintah daerah, diharapkan tidak hanya memberikan pelatihan keterampilan teknologi, tetapi juga membentuk program pemberdayaan dan pendampingan berkelanjutan bagi pengemudi bendor. Pemerintah dapat bekerja sama dengan Dinas Tenaga Kerja dan Dinas Kominfo untuk menyediakan pelatihan penggunaan aplikasi

transportasi digital, pengelolaan keuangan mikro, serta fasilitasi legalitas seperti perpanjangan SIM dan STNK kolektif. Selain itu, diperlukan kebijakan regulasi terpadu yang mengatur batas wilayah operasi, tarif minimum, dan mekanisme penyelesaian konflik antara pengemudi bantuan konvensional dan transportasi online, guna menjaga keadilan dan stabilitas sosial ekonomi.

3. Bagi pihak transportasi online, seperti Maxim dan perusahaan serupa, diharapkan dapat menjalin kolaborasi strategis dengan komunitas pengemudi bantuan konvensional melalui forum komunikasi bersama yang difasilitasi pemerintah daerah. Kolaborasi ini dapat mencakup pelatihan layanan pelanggan, keselamatan berkendara, hingga pengenalan sistem antrean digital di pangkalan tertentu. Langkah ini tidak hanya meminimalkan potensi konflik, tetapi juga memperkuat integrasi sosial antar pelaku transportasi di Kota Gorontalo.
4. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan agar peneliti melakukan kajian yang lebih mendalam mengenai strategi adaptasi ekonomi dan sosial pengemudi bantuan konvensional dengan menggunakan metode campuran (mixed methods), sehingga diperoleh hasil yang lebih komprehensif. Penelitian lanjutan juga dapat membandingkan tingkat kepuasan dan loyalitas pengguna antara transportasi online dan konvensional, atau meneliti peran kebijakan daerah dalam mengatur ekosistem transportasi digital di wilayah lain di Indonesia untuk melihat transferabilitas temuan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Acheampong, R. A., Siiba, A., & Gyasi, R. M. (2021). The emergence and sustainability of ride-hailing services in sub-Saharan Africa: Understanding the drivers and impacts. *Travel Behaviour and Society*, 24, 207–218. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.02.006>
- Adriyandy, A. M., Iskandar, I., Asmirah, A., & Nonci, N. (2023). Strategi adaptasi bekerja pengendara ojek konvensional terhadap keberadaan ojek online di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. *Jurnal Sosiologi Kontemporer*, 3(2), 45–54. <https://doi.org/10.56326/jsk.v3i2.4113>
- Al-Fattah, 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. *Jurnal Ilmu Sosial*, 2(12), 2143–2150.
- Amriadi, Fatma, & Suldani, M. R. Y. (2023). Strategi Komunikasi Pemasaran Pt Blue Bird Dalam Menghadapi Persaingan Dengan Taksi Online Di Makassar. *Core: Journal Of*

*Communication Research, 1(1), 11–19.*

- Ashari, M. Y. (2020). Analisis dampak ojek online terhadap pendapatan ojek pangkalan di Kota Kediri (Studi kasus ojek pangkalan Terminal Tamanan Kota Kediri) [Skripsi, IAIN Kediri]. *IAIN Kediri Repository*. <https://etheses.iainkediri.ac.id/2559/>
- Rahmatiah, Harold, R., Bumulo, S., & Alhasni, S. (2024). Peran modal sosial dalam pembentukan dan pengembangan pengusaha mebel di Desa Bulila, Kecamatan Telaga, Gorontalo. *Sosiologi Jurnal Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat, 1(4)*, 253–265. <https://doi.org/10.37905/sjppm.v1i4.155>
- Harun, Nurul Rizky Fajryah. (2021). *Dampak Keberadaan Transportasi Bentor Online Terhadap Pendapatan Bentor Di Kota Gorontalo* [Skripsi, Universitas Negeri Gorontalo]. <Https://Repository.Ung.Ac.Id/En/Skripsi>Show/912416066/Dampak-Keberadaan-Transportasi-Bentor-Online-Terhadap-Pendapatan-Pengemudi-Bentor-Di-Kota-Gorontalo.Html>
- Hatta, A. J., Fitriani, D., & Arsitektur, S. T. (2023). Pengaruh Moda Transportasi Online Terhadap Ruang Publik Di Kota Gorontalo. *Tesa, 21(2)*, 97–108.
- Hermina, S., Maruru, K., Lestari, T., Sholikah, D. I., Putra, H., & Fauzan Hidayat, M. (2024). Tinjauan Hukum Terhadap Regulasi Dan Pengawasan Layanan Transportasi Online (Studi Kasus Grab Di Indonesia). *Intelektiva, 6(2)*, 176–183.
- Istiqomah, A., Zuhro, N. N., & Prasetyo, S. A. (2023). Kehidupan sosial ekonomi tukang becak terhadap keberadaan ojek online di Jember. *Ulil Albab: Jurnal Ilmiah Multidisiplin, 2(12)*, 5735–5744. <https://doi.org/10.56799/jim.v2i12.2478>
- Kasim, A., Ismail, H. N., & Rahim, A. A. (2021). The impact of e-hailing services on traditional taxi operators in Kuala Lumpur. *Journal of Emerging Trends in Economics and Humanities (JETH), 12(2)*, 45–60.
- Kristiano, A., & Suryana, R. (2019). Sarana dan prasarana transportasi dalam mendukung pembangunan daerah. *Jurnal Transportasi, 11(1)*, 23–35.
- Moha, D. I. (2014). Analisis persepsi masyarakat dalam penggunaan bentor terhadap pola pergerakan transportasi di Kota Gorontalo. *RADIAL: Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa dan Teknologi, 2(2)*, 95–103. Sekolah Tinggi Teknik (STITEK) Bina Taruna Gorontalo.
- Nawi, A. (2020). Dampak keberadaan transportasi ojek online terhadap pendapatan ojek pangkalan di Kota Banjarbaru [Skripsi, UIN Antasari Banjarmasin]. *UIN Antasari*

- Oluwaa, S. N., Arhamb, M. A., & Pilomonu, M. R. S. (2025). Pengaruh keberadaan transportasi online terhadap pendapatan transportasi konvensional (bentor) di Kota Gorontalo. *Jambura Accounting Review*, 6(2), 579–589. <https://doi.org/10.37905/jar.v6i2.191>
- Panigoro, S. A. F., Hamim, U., & Tui, F. P. (2025). Efektivitas implementasi e-government di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) Kota Gorontalo. *Sosiologi Jurnal Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat*, 2(3), 134–147. <https://doi.org/10.37905/sjppm.v2i3.303>
- Parsons, T. (1991). *The social system* (2nd ed.). Routledge.
- Parsons, T. (1937). *The Structure of Social Action*. McGraw-Hill.
- Presilawati, F., Arifin, V. N., & Khalid, Z. K. (2022). Dampak Berkembangnya Transportasi Online yang Berimbang Terhadap Lemahnya Transportasi Offline di Kota Banda Aceh. *JSI: Jurnal Saudagar Indonesia*, 1(2), 100–113. <https://doi.org/10.37598/jsi.v1i2.1490>
- Putnarubun, N. J., Putnarubun, M. L., & Fofied, D. (2025). Ojek Konvensional Dalam Persaingan dengan Ojek Online (Studi Deskriptif di Pangkalan Ojek Un Pasar Malam, Kota Tual). *Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 3(4), 144–148. <https://doi.org/10.60126/jim.v3i4.855>
- Rahmatiah, Hatu, D. R. R., & Pomantolo, F. (2024). Strategi Bertahan Hidup Pengemudi Ojek Online (Studi Pada Pengendara Maxim Motor di Kota Gorontalo). *Sosiologi Jurnal Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(2), 50–59. <https://doi.org/10.37905/sjppm.v1i2.12>
- Ramadhan, D. R., & Wibisono, Y. (2025). Faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi ojek online di Jabodetabek. *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 14(2), 257–269. <https://doi.org/10.24843/EEB.2025.v14.i02.p10>
- Ritzer, G. (2014). *Teori sosiologi modern*. Kencana.
- Simanullang, C. N., & Ginting, Y. (2024). Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Kota Tukang Ojek Online(GOJEK). *Jurnal Multidisiplin Ilmu Akademik*, 1(3), 570–577.
- Usman, H. (2018). *Manajemen: Teori, praktik, dan riset pendidikan*. Bumi Aksara.
- Waruwu, M. (2023). Pendekatan Penelitian Pendidikan: Metode Penelitian Kualitatif, Metode Penelitian Kuantitatif dan Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Method). *Bhineka*

*Tunggal Ika: Kajian Teori Dan Praktik Pendidikan PKn, 7(1614–3097), 2896–2910.*

<https://doi.org/10.36706/jbti.v9i2.18333>

Yang, J., Wang, Z., Xu, C., & Wang, D. (2024). The competition between taxi services and on-demand ride-sharing services: A service quality perspective. *Sustainability, 16*(22), 9877. <https://doi.org/10.3390/su16229877>

Yetmi, U. S., & Yetmi, Y. S. (2021). Analisis Strategi Persaingan Transportasi Online Yang Berbasis Aplikasi Selama Pandemi Covid-19. *Ekonomi Bisnis, 27*(1), 601–615. <https://doi.org/10.33592/jeb.v27i1.2110>

Yogi, D. A., Nurhadi, N., & Rahman, A. (2018). Strategi Adaptasi Ojek Konvensional dalam Merespon Adanya Ojek Online di Kota Surakarta. *Equilibrium: Jurnal Pendidikan, 6*(2), 125–132. <https://doi.org/10.26618/equilibrium.v6i2.2594>