

**EKSISTENSI BENTOR SETELAH ADANYA
TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA BANDA ACEH**

SKRIPSI

Diajukan
OLEH:

**SRI WAHYUNI
NIM. 190305058**

**Mahasiswa Fakultas Ushuluddin dan Filsafat
Prodi Sosiologi Agama**



**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARUSSALAM, BANDA ACEH
2023 M / 1442 H**

PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini saya,

Nama : Sri wahyuni
NIM : 190305058
Jenjang : Strata Satu (S1)
Program Studi : Sosiologi Agama

Menyatakan bahwa Naskah Skripsi ini secara seluruh adalah hasil penelitian saya sendiri kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Banda Aceh, 08 November 2023

Yang Menyatakan



Sri wahyuni

NIM. 190305058

**EKSISTENSI BENTOR SETELAH ADANYA
TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA BANDA ACEH**

SKRIPSI

**Diajukan kepada Fakultas Ushuluddin dan Filsafat
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar- Raniry Banda Aceh
sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana (S1) Sosiologi Agama**

Oleh

SRI WAHYUNI

NIM. 190305058

**Mahasiswa Fakultas Ushuluddin dan Filsafat
Program Studi Sosiologi Agama**

Disetujui untuk dimunaqasyahkan oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II



Suci Fajarni, M.A

NIP. 199103302018012003



Nofal Liata, M.Si.

NIP. 198410282019031004

SKRIPSI

Telah Diuji Oleh Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi Fakultas
Ushuluddin Dan Filsafat UIN Ar-Raniry dan Dinyatakan Lulus
Serta Diterima Sebagai Salah Satu Beban Studi Program strata
Satu (S1) Dalam Ilmu Ushuluddin dan Filsafat
Prodi Sosiologi Agama

Pada hari/tanggal: Rabu, 15 November 2023 M
Di Darussalam – Banda Aceh

Panitia Ujian Munaqasyah

Ketua


Suci Fajarni, M.A.
NIP. 199103302018012003

Sekretaris,


Nofal Liata, M.Si.
NIP. 198410282019031004

Penguji I,


Dr. Azwar Fajri, S.Ag. M.Si
NIP. 197606162005011002

Penguji II,


Dr. Syarifuddin Abe, M. Hum
NIP. 197212232007101001

Mengetahui

Dekan Fakultas Ushuluddin dan Filsafat
UIN Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh




Dr. Salman Abdul Muthalib, Lc., M.Ag
NIP. 197804222003121001

EKSISTENSI BENTOR SETELAH ADANYA TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA BANDA ACEH

Nama : Sri Wahyuni
NIM : 190305058
Jurusan : Sosiologi Agama
Tebal Skripsi : 63
Pembimbing I : Suci Fajarni, M.A
Pembimbing II : Nofal Liata, M. Si

ASBTRAK

Keberadaan transportasi dalam kehidupan sehari-hari sudah tak terbantahkan, transportasi sudah berubah menjadi suatu kebutuhan primer, dan keberadaan pekerjaan dalam dunia transportasi juga sudah menjadi pilihan alternatif bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana persepsi masyarakat terhadap bentor setelah adanya transportasi online di kota Banda Aceh dan mengetahui upaya bentor dalam mengupayakan eksistensi bentor setelah adanya transportasi online di kota Banda Aceh. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan jenis penelitian lapangan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa Sebagian masyarakat berpersepsi bahwa bentor sulit ditemui dengan alasan karena bentor hanya menunggu di pangkalan, sehingga transportasi dianggap lebih efektif. Adapun upaya yang dilakukan bentor dalam mempertahankan eksistensinya dengan cara melakukan inovasi, memodifikasi tampilan bentor, memberikan pelayanan prima seperti mendatangi tempat- tempat keramaian.

Kata kunci: Eksistensi, Bentor, Transportasi Online

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji dan syukur kita panjatkan atas kehadiran Allah Swt, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Eksistensi Bentor Setelah Adanya Transportasi Online Di Kota Banda Aceh”** untuk memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan studi dalam rangka memperoleh gelar sarjana atau srata satu pada Fakultas Ushuluddin dan Filsafah Darussalam Banda Aceh.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari bahwa dari awal sampai akhir tidak lepas dari kesulitan dan halangan, maka dari itu atas bantuan dan bimbingan dari dosen serta kawan- kawan, penulis mengucapkan terimakasih banyak atas segala dukungan yang diberikan selama ini.

Oleh sebab itu penulis mengucapkan terimakasih sedalam- dalamnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Mujiburrahman, M. Ag, selaku Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
2. Bapak Dr. Salman Abdul Muthalib, Lc., M.Ag selaku Dekan di Fakultas Ushuluddin Dan Filsafat UIN Ar-raniry Banda Aceh.
3. Bapak Dr. Azwarfajri. S.Ag, M.Si selaku Ketua Prodi Sosiologi Agama Fakultas Ushuluddin Dan Filsafat UIN Ar-raniry Banda Aceh
4. Bapak Nofal Liata, M. Si selaku Sekretaris Prodi Sosiologi Agama Fakultas Ushuluddin Dan Filsafat UIN Ar-raniry Banda Aceh sekaligus pembimbing II yang

telah membimbing serta meluangkan waktunya hingga skripsi ini selesai.

5. Ibu Suci Fajarni, M.A selaku dosen pembimbing pertama, yang telah membimbing penulis dan terus memberi semangat, masukan dan bimbingan sehingga skripsi ini sesuai dengan sebagaimana mestinya.
6. Seluruh staf/karyawan serta dosen-dosen yang ada dilingkungan se-Fakultas Ushuluddin dan Filsafat Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh yang telah mendidik, membina dan mengantarkan penulis dalam menempuh dan berfikir luas.
7. Seluruh informan yaitu pengendara bentor di kawasan Barata Kota Banda Aceh serta masyarakat- masyarakat yang berpartisipasi dalam penelitian ini sehingga skripsi ini dapat diselesaikan sebagai tugas akhir.

Banda Aceh, 14 Oktober 2023

Penulis,

Sri Wahyuni

NIM. 190305058

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN	i
LEMBARAN PENGESAHAN PEMBIMBING.....	ii
LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
ASBTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN KEPUSTAKAAN.....	7
A. Kajian Pustaka	7
B. Kerangka Teori	13
C. Definisi Operasional	18
BAB III METODE PENELITIAN	26
A. Lokasi Penelitian	26
B. Jenis Penelitian.....	26
C. Informan Penelitian	27
D. Sumber Data	27
E. Teknik Pengumpulan Data	28
F. Teknik Analisis Data.....	32

BAB IV HASIL PENELITIAN.....	34
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	34
B. Karakteristik Informan	36
C. Transportasi Umum di Kota Banda Aceh	37
D. Transportasi Online di Kota Banda Aceh	39
E. Persepsi Masyarakat Terhadap Tukang Bentor.....	44
F. Persepsi Masyarakat terhadap Tukang Bentor Setelah Adanya Transportasi <i>Online</i>	46
G. Persepsi Tukang Bentor terhadap Transportasi <i>Online</i> ..	50
H. Upaya Tukang Bentor dalam mempertahankan Eksistensi	54
I. Analisis Penelitian.....	59
BAB V PENUTUP.....	62
A. Kesimpulan.....	62
B. Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	64
Lampiran- lampiran	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Peta Kota Banda Aceh	35
Gambar 4.2. Dokumentasi Pribadi	45



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk.....	34
Tabel 4.2. karakteristik Informan	37



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana mobilitas yang penting bagi kehidupan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang sebagai akibat meningkatnya perkembangan penduduk dan pengembangan pemukiman di kota-kota besar. Keberadaan transportasi dalam kehidupan sehari-hari sudah tak terbantahkan, transportasi sudah berubah menjadi suatu kebutuhan primer, dan keberadaan pekerjaan dalam dunia transportasi juga sudah menjadi pilihan alternatif bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Becak bermotor (bentor) merupakan transportasi umum yang berbeda dari sepeda motor atau kendaraan bermotor roda dua pada umumnya. Bentor memiliki tiga roda yang mana berbeda dengan sepeda motor yang hanya memiliki dua roda dan penumpang berada di bagian depan pengendara layaknya angkutan becak. Becak bermotor telah sejak lama ditemui di beberapa daerah di Indonesia. Diketahui dari segi manfaat memang bentor selain lebih cepat menjangkau tujuan, bentor bisa menjadi alternatif untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa dijangkau oleh angkutan umum lainnya seperti angkot, bus way, mini bus dan lain-lain.¹

Perubahan sosial secara umum dapat diartikan sebagai salah satu proses pergeseran atau berubahnya struktur/ tatanan di

¹ Andi Fajar Anas, “*Pengendalian Becak Motor Sebagai Angkutan Umum di Kota Makassar*”, Skripsi, (Makassar: Universitas Hasanuddin, 2017), hlm 2

dalam masyarakat, meliputi pola pikir yang lebih inovatif, sikap, serta kehidupan sosialnya untuk mendapatkan penghidupan yang lebih bermartabat. Pada dasarnya setiap masyarakat yang ada di muka bumi ini dalam hidupnya dapat dipastikan akan mengalami apa yang dinamakan dengan perubahan-perubahan.

Adanya perubahan-perubahan tersebut akan dapat diketahui bila kita melakukan suatu perbandingan dengan menelaah suatu masyarakat pada masa tertentu yang kemudian kita bandingkan dengan keadaan masyarakat pada waktu yang lampau. Perubahan-perubahan yang terjadi di dalam masyarakat, pada dasarnya merupakan suatu proses yang terus menerus, ini berarti bahwa setiap masyarakat pada kenyataannya akan mengalami perubahan-perubahan. Tetapi perubahan yang terjadi antara masyarakat yang satu dengan masyarakat yang lain tidak selalu sama. Hal ini dikarenakan adanya suatu masyarakat yang mengalami perubahan yang lebih cepat bila dibandingkan dengan masyarakat lainnya. Perubahan tersebut dapat berupa perubahan-perubahan yang tidak menonjol atau tidak menampakkan adanya suatu perubahan. Juga terdapat adanya perubahan-perubahan yang memiliki pengaruh luas maupun terbatas. Di samping itu ada juga perubahan-perubahan yang prosesnya lambat, dan perubahan yang berlangsung cepat.

Berdasarkan pengamatan peneliti kehadiran bentor ini turut membantu masyarakat yang hendak bepergian di suatu tempat dengan mudah dan cepat. Bentor sendiri dianggap alat transportasi yang memiliki kelebihan seperti mudah tanggap dalam arti dapat menyesuaikan dengan keinginan penumpang. Bentor merupakan angkutan umum yang banyak mendapat perhatian dan minat dari masyarakat sehingga bentor menjadi salah satu angkutan umum utama bagi masyarakat di Banda Aceh. Selain itu bentor juga menjadi transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat dari luar Aceh yang hendak

berwisata ke Banda Aceh. Walaupun demikian tak jarang juga terjadi keluhan dari pengguna transportasi bentor ini, yang sering terjadi kesalahpahaman terkait tarif yang tidak jelas dan kadang memasang tarif yang relatif tinggi dan kadang tidak bisa diterima.

Namun sejak beberapa tahun terakhir ini era keemasan para bentor mulai meredup. Sedikit demi sedikit jumlah bentor mulai berkurang, karena tergantikan dengan kendaraan yang jauh lebih modern dan cepat. Apalagi masyarakat sekarang lebih memilih memiliki kendaraan pribadi dan juga di zaman sekarang sudah ada transportasi *online*. Semakin sedikitnya jumlah penumpang dan mulai banyaknya alat transportasi modern. Keunggulan transportasi *online* tersebut mendapat tempat di hati masyarakat, sebab banyak peminatnya. Hal tersebut membawa dampak persaingan pada transportasi bentor motor (becak motor) yang tidak menggunakan aplikasi *online*.

Transportasi *online* yang bisa diakses mudah melalui aplikasi *handphone* menjadi sebuah masalah baru bagi bentor. Hal ini disebabkan karena sepiunya penumpang datang ke pangkalan bentor karena lebih memilih transportasi *online* yang lebih mudah diakses, mudah dipesan, harga terjangkau dan tidak perlu repot harus datang ke pangkalan. Sementara transportasi bentor meskipun sudah banyak beredar di tengah-tengah masyarakat tapi setelah adanya transportasi *online* bentor menjadi kurang dilirik oleh kebanyakan masyarakat disebabkan biaya transportasi yang tidak menentu kemudian akses untuk mendapatkan bentor susah ditemukan.

Di era globalisasi sekarang ini, sudah tidak asing lagi bagi kita mengenai teknologi yang semakin canggih, bahkan anak usia di bawah umur sudah lincah memainkan gadget. Oleh sebab itu, tidak terlepas dari kemudahan dalam mengakses hal apapun yang diinginkan seperti, belanja lewat *online*,

pemesanan hotel, pemesanan tiket pesawat, dan semua alat transportasi lainnya. Seiring dengan perkembangan zaman di era modern sekarang ini banyak sekali perubahan-perubahan yang terjadi salah satunya untuk urusan transportasi *online* seperti yang terjadi pada transportasi bentor yang dimana merupakan salah satu sarana transportasi yang dengan mudah ditemukan di kota Banda Aceh sejak saat dulu.

Kehadiran transportasi *online* membuat eksistensi becak bermotor di kota Banda Aceh menjadi melemah yang mengakibatkan menurunnya standar penghidupan pengendara bentor dan keberadaannya semakin terlupakan yang dulunya pendatang yang tiba di Kota Banda Aceh memburu bentor sebagai alat transportasi untuk mencapai tujuan. Hal ini membuat para pengendara bentor mencari cara agar mereka tetap mempertahankan eksistensinya dan tetap bertahan di era teknologi seperti sekarang ini. Melihat masalah yang tengah terjadi di tersebut antara transportasi *online* dan transportasi konvensional khususnya bentor, penulis tertarik untuk melakukan penelitian. Penelitian ini penting untuk diteliti karena untuk mengetahui bagaimana para pengendara bentor tetap dapat bertahan dan eksis di era teknologi saat ini.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas maka penulis merasa tertarik untuk meneliti mengenai bagaimana bentor mempertahankan eksistensinya di tengah maraknya transportasi online. Maka penulis menyusun penelitian ini dengan judul “Eksistensi Bentor Setelah Adanya Transportasi *Online* di Kota Banda Aceh”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini dimaksudkan untuk membatasi studi kualitatif sekaligus membatasi peneliti untuk memilih

mana data yang relevan dan data yang tidak relevan. Pembatasan dalam penelitian kualitatif ini lebih didasarkan tingkat kepentingan dari masalah yang dihadapi dalam penelitian ini. Fokus penelitian ini adalah peneliti ingin melihat eksistensi bentor dan realitas sosial masyarakat khususnya pengguna dan tukang bentor, dan setelah adanya transportasi *online* di Kota Banda Aceh.

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap bentor setelah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh?
2. Bagaimana upaya pengendara bentor dalam mempertahankan eksistensi bentor setelah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini sesuai dengan rumusan masalah di atas adalah:

1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap bentor setelah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh
2. Untuk mengetahui upaya pengendara bentor dalam mempertahankan eksistensinya setelah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis
Secara teoritis, penelitian ini menambah khasanah ilmu pengetahuan, pemahaman serta diharapkan agar bermanfaat untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat terhadap anak disabilitas dalam berinteraksi.

2. Manfaat Praktis

Bagi peneliti, dapat menambah ilmu pengetahuan serta pengalaman baru tentang eksistensi bentor setelah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh



BAB II

KAJIAN KEPUSTAKAAN

A. Kajian Pustaka

Dalam penelitian kualitatif, kajian pustaka merupakan salah satu langkah awal yang perlu diperhatikan. Pada dasarnya dalam penelitian ini diawali dengan ide-ide atau gagasan dan konsep-konsep yang dihubungkan satu sama lain melalui hipotesis tentang hubungan yang diharapkan. Untuk menghindari plagiarisme, peneliti menggunakan *literature review* untuk mencoba mengidentifikasi secara tepat fenomena yang sebenarnya terjadi di lapangan.

Pertama, Jurnal yang ditulis oleh Musdalifah yang berjudul *Keberadaan Becak Motor di Tengah Berkembangnya Transportasi Berbasis Online di Kecamatan Tamalate, Kota Makassar*. Penelitian ini membahas tentang faktor pendorong bertahannya becak motor hingga saat ini di tengah munculnya transportasi berbasis aplikasi.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif, penentuan informan dengan menggunakan *teknik purposive sampling* dengan kriteria yaitu diantaranya, tukang bentor yang berstatus pemilik, tukang bentor berstatus penyewa, juragam, profesi informan di atas 2 tahun dan telah berkeluarga.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hadirnya transportasi online membawa dampak bagi keberlangsungan becak motor, adapun faktor pendorong bertahannya becak motor didorong adanya kebutuhan-kebutuhan, kebutuhan itu berupa kebutuhan akan keberadaan, kebutuhan sosial dan kebutuhan akan kemajuan, untuk menghadapi dampak yang ditimbulkan hadirnya transportasi *online*.

Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian yang sekarang yaitu penelitian sebelumnya membahas apa faktor pendorong bertahannya becak motor hingga saat ini di tengah munculnya transportasi berbasis aplikasi dan bagaimana dampak transportasi berbasis aplikasi terhadap becak motor. Penelitian sekarang membahas tentang bagaimana strategi yang dilakukan oleh tukang becak dalam menjaga eksistensinya.²

Kedua, skripsi yang ditulis oleh Ivania Tamar Budiarti yang berjudul *Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak di Kawasan maljoboro Yogyakarta*. Penelitian ini membahas semakin bertambahnya jenis transportasi yang tentunya memberikan dampak bagi penghasilan tukang becak dan berpengaruh pada kesejahteraan keluarganya, sehingga mereka harus mencari cara agar tetap dapat memenuhi kebutuhan hidup. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan strategi yang digunakan para tukang becak di kawasan Malioboro.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Pemilihan informan dalam penelitian ini menggunakan *purposive sampling*. Dalam mengumpulkan data, penulis melakukan observasi dan wawancara yang dilengkapi dengan melakukan dokumentasi. Kemudian data yang telah diperoleh ini dipilah, direduksi, dianalisis dan dilakukan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi tukang becak di kawasan Malioboro Yogyakarta dalam bertahan hidup terbagi menjadi tiga strategi yaitu strategi aktif, strategi pasif dan strategi jaringan. Strategi aktif yang dilakukan tukang becak adalah dengan cara melakukan pekerjaan sampingan seperti berdagang dan menjadi buruh tani untuk menambah

² Muzdalifah, Jurnal "Keberadaan Becak Motor di Tengah Berkembangnya Transportasi Berbasis Online di Kecamatan tamalate, Kota makassar" (2020).

penghasilan. Selain itu, mereka juga aktif mencari penumpang dengan menawarkan jasanya kepada wisatawan yang lewat. Strategi pasif yang dilakukan oleh tukang becak adalah dengan meminimalisir pengeluaran, yaitu dengan memanfaatkan kebun milik mereka sebagai salah satu bentuk penghematan dan dengan melakukan pencatatan keuangan agar dapat mengontrol keuangan sehingga pengeluaran dapat tetap stabil. Sedangkan strategi jaringan yang dilakukan oleh tukang becak adalah dengan menggunakan jaringan relasi ke kerabat dekat dan ke lingkungan sosialnya, dengan berhutang kepada kerabat dekat dan saling membantu baik antara tukang becak maupun pedagang yang ada di kawasan Malioboro Yogyakarta.

Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian yang sekarang yaitu penelitian terdahulu berfokus pada strategi bertahan tukang becak, sedangkan penelitian yang sekarang berfokus pada strategi bertahan hidup tukang becak setelah adanya transportasi *online*.

Ketiga, tesis yang ditulis oleh Salem Veronike Eunike T yang berjudul “*Strategi Kelangsungan Hidup Tukang Becak (Studi Kasus Tukang Becak yang Mangkal di Kawasan Malioboro Yogyakarta)*”.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif sebagai penentuan sampel. Sedangkan dalam analisis pengolahan datanya menggunakan teknik induktif dengan metode kualitatif. Berdasarkan data yang tertera terdapat sebanyak 400 tukang becak yang mangkal di Kawasan Malioboro. Dari 400 tukang becak tersebut dipilih 100 tukang becak untuk dijadikan responden.

Dari hasil penelitiannya menunjukkan bahwa: 1) Dalam kenyataannya bahwa kehidupan sosial tukang becak diwarnai ketidakcukupan akan kebutuhan sehari-hari. 2) Bentuk-bentuk strategi agar bisa bertahan hidup, maka diversifikasi merupakan pekerjaan sampingan, dimana

didapatkan tukang becak melakukan kerja tukang parkir. 3) Mengoptimalkan tenaga kerja keluarga, dimana istri merupakan tenaga paling menonjol dalam upaya membantu akan tenaga kerja suami yaitu 87 % dan 13 % tenaga kerja pada anak. 4) Memperkuat jaringan dengan sesama tukang becak maupun dengan dengan pengusaha.

Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini yaitu penelitian terdahulu dilakukan pada tahun 1998 dimana terpaut cukup lama dengan penelitian penulis, tentunya kondisi dan permasalahannya yang dialami berbeda dengan saat ini setelah mengalami banyak perubahan. Seperti halnya belum adanya becak motor di dalam penelitian tersebut. Dari hasil penelitian tersebut penulis mempunyai gambaran untuk meninjau kembali penelitian yang sudah pernah dilakukan. Tujuannya yaitu meneruskan dan melengkapi sekaligus memperbaruinya dengan strategi pemenuhan kebutuhan hidup.

Keempat, skripsi yang ditulis oleh Nabila Arrahmah yang berjudul “*Analisis Kehidupan Ekonomi Tukang Becak Kayuh (Studi Kasus di Daerah Mergosono Malang)*”. Penelitian ini membahas becak kayuh pada saat ini kurang diminati penumpang dikarenakan kalah bersaing dengan transportasi umum lainnya seperti angkutan kota dan transportasi *online*. Hal tersebut menjadikan pendapatan yang diperoleh tukang becak tidak menentu. Dengan tidak menentunya pendapatan tukang becak kayuh mereka masih tetap bertahan di tengah tengah persaingan transportasi modern.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pendapatan pengelolaan keuangan kegiatan ekonomi yang meliputi produksi dan konsumsi tukang becak kayuh. Dan alasan mengapa tukang becak kayuh masih tetap bertahan dengan pendapatan yang tidak menentu. Produksi pada kegiatan ekonomi ditinjau dari usia kerja jam kerja dan masa kerja dan konsumsi ditinjau dari pengeluaran wajib yaitu pembayaran

listrik air dan biaya SPP anak. Rancangan yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif karena untuk menggambarkan kondisi sebenarnya yang terjadi di lapangan. Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pendekatan induktif jenis fenomenologi. Dimana pada pendekatan ini berawal dari gambaran secara mendalam tentang situasi sebenarnya atau proses yang diteliti sebagaimana adanya tanpa rekayasa yang kemudian dicocokkan dengan teori yang ada sebagai gambaran umum dari penelitian.

Hasil penelitian menunjukkan pendapatan yang diperoleh tukang becak tidak menentu. Meskipun pendapatan tidak menentu tukang becak kayuh masih tetap eksis ditengah persaingan transportasi modern karena mereka ingin tetap mencari pekerjaan dan kegiatan agar tidak dianggap menganggur. Pendidikan yang rendah dan kecilnya pendapatan menjadi alasan tukang becak kayuh tidak dapat mengelola keuangan dengan baik. Sebagian besar tukang becak kayuh sudah melebihi usia kerja waktu kerja dan masa kerja tukang becak kayuh tergolong lama. Pembayaran listrik dan air sudah dibayarkan atau dibantu dengan anggota keluarga. Dan sebagian besar informan memiliki anak yang sudah bekerja. Hanya 1 informan yang memiliki anak masih duduk dibangku sekolah.

Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian saat ini yaitu penelitian terdahulu lebih memfokuskan tentang pendapatan ekonomi tukang becak kayuh, sedangkan penelitian saat ini lebih memfokuskan kepada eksistensi bentor setelah adanya transportasi *online*.³

³ Arrahmah, Nabilah, Skripsi: *Analisis kehidupan ekonomi tukang becak kayuh (studi kasus di daerah Mergosono Malang)* (Malang: Universitas Negeri Malang), 2021.

Kelima, jurnal yang ditulis oleh Devi Indriany Moha yang berjudul *Analisis Persepsi Masyarakat dalam Penggunaan Bentor terhadap Pola Pergerakan Transportasi di Kota Gorontalo*. Penulisan ini membahas tentang persepsi masyarakat dalam penggunaan bentor terhadap pergerakan transportasi di Kota Gorontalo.

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data dilakukan dengan survey lapangan, wawancara, dan pembagian kuisioner kepada pihak-pihak terkait baik pengguna, non pengguna, pengemudi Bentor, perusahaan Bentor, asosiasi Bentor, Dinas Perhubungan Kota Gorontalo, Pemerintah Kota Gorontalo, dan polisi lalu lintas dengan jumlah sampel 377 orang yang mencakup empat kelurahan yakni kelurahan Limba U1, Limba U2, Limba B, dan Biawao sebagai lokasi penelitiannya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi masyarakat terhadap tujuan melakukan perjalanan, dapat diuraikan bahwa 32,89% responden menggunakan Bentor dari/ke sekolah atau kampus.

Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian yang sekarang yaitu penelitian sebelumnya membahas tentang bagaimana persepsi masyarakat dalam penggunaan bentor terhadap pergerakan transportasi di Kota Gorontalo, sedangkan penelitian sekarang membahas tentang eksistensi bentor setelah adanya transportasi *online* dan perbedaan dari lokasi penelitian dimana penelitian terdahulu lokasi penelitiannya di Gorontalo sedangkan penelitian sekarang lokasi penelitiannya di Banda Aceh.⁴

⁴ Moha, Devie Indriany, “ *Analisis Persepsi Masyarakat dalam Penggunaan Bentor Terhadap Pola Pergerakan Transportasi di Kota Gorontalo*” (2020) Vol 2.No.2

B. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah kemampuan peneliti untuk menghubungkan teori yang bersangkutan dengan tema yang diteliti lalu menyusun secara sistematis. Maka dalam penelitian ini dapat mengambil teori tentang tindakan rasionalitas oleh Max Weber.

Rasionalitas merupakan konsep dasar Weber digunakan klasifikasinya mengenai tipe-tipe tindakan sosial. Tindakan sosial menurut Weber berhubungan dengan pertimbangan yang sadar dan pilihan bahwa tindakan itu dinyatakan. Tindakan sosial semua tindakan manusia yang berkaitan dengan sejauh mana individu bertindak untuk memberikan suatu makna subjektif bagi dirinya dan arahan kepada tindakan orang lain. Dari sudut waktu tindakan sosial dapat dibedakan menjadi tindakan yang diarahkan waktu sekarang, masa lalu dan masa yang akan datang. Dari sudut sasaran tindakan sosial dapat berupa seseorang individu atau sekumpulan orang.

Pada dasarnya tindakan manusia menunjukkan kepada kegiatan-kegiatan manusia, yakni segala sesuatu yang dilakukan oleh manusia. Pada tingkatan yang lebih kompleks, tindakan bukan hanya menunjukkan kepada segala sesuatu yang dilakukan manusia secara individual, melainkan juga kepada praktik-praktik yang dilakukan sekumpulan aktor (kelompok-kelompok sosial). Max Weber melihat kenyataan sosial sebagai sesuatu yang didasarkan pada tujuan individu dan tindakan-tindakan sosial.

Tindakan sosial adalah tindakan individu yang dapat mempengaruhi orang lain. Tindakan dan tindakan sosial memiliki pengertian yang berbeda. Tindakan mencakup semua perilaku yang dilakukan oleh manusia, sedangkan tindakan sosial merupakan suatu tindakan individu yang diarahkan

kepada orang lain dan memiliki arti baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain.

Teori tindakan sosial merupakan salah satu ide penting yang dilontarkan Max Weber. Baginya, tidak semua tindakan sosial harus diteliti dan layak dijadikan objek kajian sosiologi. sebab, hanya tindakan sosial bermakna (*meaningful action*) yang dianggap penting oleh Weber. Tindakan sosial yang penuh makna melewati serangkaian proses berpikir dan dilakukan secara sadar, bukan sekedar respon dari stimulus.⁵

Max Weber mendefinisikan sosiologi sebagai studi tentang tindakan sosial. Menurutnya, suatu tindakan yang dilakukan seseorang bersifat sosial jika dinilai oleh orang lain dalam masyarakat. Tindakan rasionalitas merupakan tindakan yang efektif dalam mencapai suatu tujuan yang diinginkan, dimana manusia bertindak sesuai dengan tujuan yang diharapkan yang terbentuk secara ilmiah, atau atas dasar lain yang dianggap rasional.⁶

Menurut Weber, tindakan sosial berorientasi pada motif dan tujuan pelaku. Dengan menggunakan teori ini kita dapat memahami perilaku setiap individu maupun kelompok bahwa masing-masing memiliki motif dan tujuan yang berbeda terhadap sebuah tindakan yang dilakukan. Teori ini bisa digunakan untuk memahami tipe-tipe perilaku tindakan setiap individu maupun kelompok. Dengan memahami perilaku setiap individu maupun kelompok, sama halnya kita telah menghargai dan memahami alasan-alasan mereka dalam melakukan suatu tindakan. Sebagaimana diungkapkan oleh Weber, cara terbaik untuk memahami berbagai kelompok

⁵ Arisandi, H. (2015). *Buku Pintar Pemikiran Tokoh-tokoh Sosiologi dari Klasik Sampai Modern: Biografi, Gagasan, dan Pengaruh terhadap Dunia*. IRCiSoD. hal. 66

⁶ Putra, A., & Suryadinata, S. (2020). *Menelaah Fenomena Klitih di Yogyakarta Dalam Perspektif Tindakan Sosial dan Perubahan Sosial Max Weber*. Asketik: Agama dan Perubahan Sosial.

adalah menghargai bentuk-bentuk tipikal tindakan yang menjadi ciri khasnya. Sehingga kita dapat memahami alasan-alasan mengapa warga masyarakat tersebut bertindak.⁷

Unsur yang ditekankan Weber dalam pengertiannya adalah makna subjektif seorang pelaku. Tindakan sosial tidak semestinya terbatas pada tindakan positif yang dapat diperhatikan secara langsung. Tindakan itu juga meliputi tindakan negatif, seperti kegagalan melakukan sesuatu, atau penerimaan suatu situasi secara pasif.⁸ Tindakan sosial memang seharusnya dimengerti dalam hubungannya dalam arti subjektif yang terkandung di dalamnya. Bagi Weber konsep rasionalitas merupakan kunci bagi suatu analisa objektif mengenai arti-arti subjektif. Selain itu, ia juga merupakan dasar perbandingan mengenai jenis-jenis tindakan sosial yang berbeda.

Rasionalitas dan peraturan yang bisa mengenai logika merupakan suatu kerangka acuan bersama secara luas yang mana aspek-aspek subyektif perilaku dapat dinilai secara obyektif. Tetapi tidak semua perilaku dapat dimengerti sebagai sesuatu manifestasi rasional. Rasionalitas ini merupakan konsep dasar yang digunakan Weber untuk mengklasifikasikan tipe-tipe tindakan sosial. Perbedaan pokok yang diberikan adalah antara tindakan rasional dan non rasional. Max Weber menyebutkan empat kategori tindakan yang dibedakan menjadi beberapa tipe yang terdiri dari tindakan rasional dan tindakan non rasional yaitu:

- a. Tindakan rasional instrumental merupakan tindakan yang dilakukan dengan melalui pemikiran yang rasional dengan melakukan upaya sehingga dapat

⁷ Saifuddin. (2003). *Pengantar Teori-Teori Sosial: Dari Teori Fungsionalisme hingga Post Modernisme*. Pustaka Obor Jakarta. hlm. 115.

⁸ Martono, N. (2012). *Sosiologi perubahan sosial: Perspektif klasik, modern, posmodern, dan poskolonial*. Raja Grafindo Persada Jakarta. hal.32

mencapai tujuan yang diharapkan. Tindakan rasional instrumental lebih mengutamakan sebuah tindakan yang mempunyai manfaat setelah melakukan nilai-nilai tertentu, disamping tujuan dan manfaat tindakan rasional instrumental juga memerlukan cara sebagai aktualisasi dalam mencapai inti dari persoalan yang lebih spesifik dan terstruktur. Tindakan rasional instrumental merupakan tindakan yang memiliki rasionalitas paling tinggi, yang meliputi pilihan yang sadar (masuk akal) yang berhubungan dengan tujuan tindakan itu dan alat yang dipergunakan untuk mencapainya. Lalu individu menilai alat yang mungkin dapat dipergunakan untuk mencapai suatu tujuan. Dalam tindakan ini manusia melakukan suatu tindakan sosial setelah mereka mempertimbangkan secara matang mengenai tujuan dan cara yang akan ditempuh untuk meraih tujuan tersebut. Artinya, perilaku yang dilakukan memang jelas untuk mencapai tujuan tertentu, manusia dalam melakukan tindakan atau perilaku itu sadar akan apa yang dilakukan dan sadar akan tujuan dari tindakannya.

- b. Tindakan tradisional merupakan tindakan yang dilakukan secara spontan dalam artian tanpa melalui pemikiran lebih lanjut, karena tindakan ini dilakukan sejak lama atau turun-temurun. tindakan tradisional yaitu perilaku yang muncul karena kebiasaan yang diperoleh dari nenek moyang tanpa refleksi yang sadar atau perencanaan sudah tergambar dalam memori.
- c. Tindakan rasionalitas nilai merupakan tindakan yang dilakukan dengan melalui pemikiran secara rasional dengan meperhatikan nilai-nilai yang ada. Tindakan sosial rasional nilai semata tidak untuk mendapatkan kriteria baik dan benar dalam masyarakat. Tindakan

sosial ini hampir sama dengan tindakan sosial instrumental, yaitu tindakan yang dilakukan telah melalui pertimbangan yang matang dan mempunyai tujuan yang jelas, yang membedakannya terletak pada nilai-nilai yang menjadi dasar dalam tindakan ini. Yaitu alat-alat yang ada hanya merupakan pertimbangan dan perhitungan yang sadar, sementara tujuan-tujuannya sudah ada di dalam hubungannya dengan nilai-nilai individu yang bersifat absolut atau merupakan nilai akhir baginya. Individu mempertimbangkan alat untuk mencapai nilai-nilai seperti itu.

- d. Tindakan afektif merupakan tindakan yang dilakukan karena dorongan emosi, tentunya tindakan ini dilakukan melalui pemikiran yang rasional. non rasional merupakan tindakan yang dominan dipengaruhi oleh perasaan atau emosi dan tidak didasari oleh pertimbangan intelektual atau perencanaan yang sadar, yang terbentuk dari kebiasaan-kebiasaan yang terjadi pada masa lalu. Tindakan afektif mengedepankan pertimbangan rasional, tindakan afektif dilakukan akibat atas dasar perasaan marah, sedih, senang, cinta atau perasaan lainnya. Tindakan afektif sifatnya spontan, tidak rasional, dan merupakan ekspresi emosional dari individu. Tindakan ini dipengaruhi oleh emosi dan perasaan seseorang.

Dilihat dari perspektif tindakan rasionalitas tindakan yang dilakukan oleh setiap individu maupun kelompok terdapat alasan atau motif dan tujuan yang berbeda. Seperti halnya kemunculan transportasi berbasis online seperti *Gojek*, *Grab* dan lainnya menjadi tantangan tersendiri bagi pengendara bentor. Perubahan sosial seperti inilah yang mendorong pengendara untuk melakukan tindakan rasional

guna mempertahankan eksistensinya di tengah era transportasi *online*.

C. Definisi Operasional

1. Eksistensi

Eksistensi berasal dari bahasa Inggris yaitu *excitence*, dan dari bahasa Latin *existere* yang artinya muncul, ada, timbul, memilih keberadaan yang aktual. Pada dasarnya eksistensi diartikan sebagai keberadaan, keadaan, dan adanya.⁹ Eksistensi yang dimaksud adalah apa yang ada, apa yang memiliki aktualitas (ada), dan segala sesuatu (apa saja) yang ada didalam menekankan bahwa sesuatu itu ada. Menurut Abidin Zaenal, Eksistensi adalah suatu proses yang dinamis, suatu yang menjadi atau mengada. Hal ini sama seperti kata *existere*, yang artinya keluar dari, melampaui atau mengatasi.

Eksistensi dalam penelitian ini untuk menggambarkan eksistensi tukang bentor yang berada di jalan Barata Kota Banda Aceh. Keseharian mereka dalam mencari nafkah dan bagaimana mereka dalam mempertahankan eksistensinya. Jadi eksistensi adalah cara manusia dalam mengaktualisasikan dirinya atau potensi-potensi yang ada di dalamnya, agar keberadaannya dapat membuatnya memiliki arti atau berarti. Maka disini dapat dilihat bahwa dengan eksistensi ini manusia dapat bereperan aktif dalam segala hal untuk menentukan hakikat keberadaan dirinya di dunia sehingga manusia dapat terdorong untuk selalu beraktifitas sesuai dengan pilihan mereka dalam kehidupannya dan berani dalam menghadapi berbagai tantangan dunia di luar dirinya.

⁹ Dessy Anwar, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, (Surabaya: Amelia, 2003) hal 132

2. Bentor

Bentor adalah singkatan dari becak motor. Becak berasal dari Bahasa *hokkein*, yakni *be chia* maksudnya kereta berkuda. Sedangkan dalam kamus bebas Bahasa Indonesia (KBBI) becak sebagai alat transportasi pada umumnya, seperti sepeda dengan tiga roda dimana satu roda di belakang dan sisanya di depan. Perkembangan transportasi dalam sejarah bergerak dengan sangat perlahan, berevolusi dengan terjadinya perubahan sedikit demi sedikit.¹⁰

Transportasi ini diawali dengan penemuan roda pada sekitar 3.500 tahun sebelum masehi yang digunakan untuk mempermudah memindahkan suatu barang keberadaan transportasi tidak lain adalah sebagai penunjang aktifitas manusia sehari-hari, dan merupakan sarana mobilitas manusia di darat, laut, dan udara. Dan pada tahun 1790 sepeda pertama sekali di gunakan dan sepeda motor pada tahun 1893 baru muncul dan di gunakan. Perkembangan transportasi berjalan sangat cepat demikian juga penggunaan transportasi berjalan dengan sangat cepat.

Sama seperti awal mula becak, tak jelas juga kapan becak di kenal di Indonesia. Lea jellanik dalam seperti roda berputar, menulis becak di datangkan ke Batavia dari singapura dan hongkong pada 1930-an. Jawa Shimbun terbitan 20 januari 1943 becak di perkenalkan dari makassar ke Batavia akhir 1930-an. Ini di perkuat dengan catatan perjalanan seorang wartawan jepang ke berbagai daerah di Indonesia, termasuk Makassar. Dalam catatan berjudul "*pen to kamera*" terbitan 1937 itu di sebutkan, becak di temukan orang jepang yang tinggal di

¹⁰ Tanaka, S., & Sutandi, S. (2022). Pengaruh Kemampuan Berkomunikasi Dalam Bahasa Hokkien Terhadap Penguasaan Bahasa Mandarin Lisan Mahasiswa Sekolah Tinggi Di Kota Medan. *Sirok Bastra*, 10(2), 213-226.

Makassar, bernama Seiko-san yang memiliki toko sepeda, karena penjualan tidak berjalan sesuai yang diharapkan maka pemiliknya memikirkan agar tumpukan sepeda yang tak terjual bisa di kurangi. Dia membuat kendaraan roda tiga, dan terciptalah becak.¹¹

Secara garis besar kondisi perekonomian masyarakat Aceh saat ini sangat sulit. Masyarakat sangat susah mencari pemasukan untuk kebutuhan sehari-hari, karena sulitnya mendapatkan pekerjaan yang layak. Hasil Survei Biaya Hidup (SBH) yang dilakukan Badan Pusat Statistik atau BPS tahun 2013, juga menempatkan Banda Aceh sebagai kota dengan biaya hidup mencapai Rp.6.169.359 per bulan dengan rata-rata anggota rumah tangga 4,3. Dari 82 kota SBH, Banda Aceh adalah kota peringkat ketujuh biaya hidup tertinggi di Indonesia (Pangeran, 2014). Salah satu pekerjaan yang dilakukan oleh masyarakat untuk menghidupi kesehariannya adalah dengan memodifikasi kendaraan bermotor yang dimiliki menjadi bentor (becak motor) untuk mengangkut penumpang dan barang. Jumlah Becak bermesin yang beroperasi di Kota Banda Aceh dan Kabupaten Aceh Besar berjumlah 4.000 unit yang terbagi dalam 25 pangkalan.¹²

Bentor adalah singkatan dari becak motor yang merupakan kendaraan roda tiga asal gorontalo kendaraan ini adalah ruang muatan seperti becak yang dirakit dengan menambahkan kendaraan bermotor. Jenis sepeda motor di bagian belakangnya. Seiring bertambahnya jumlah populasi kendaraan dan tingkat teknologi transportasi masyarakat membuat inovasi kendaraan tersebut digunakan untuk mengangkut manusia atau barang dengan memberikan jasa

¹¹https://id.m.wikibooks.org/wiki/profil_becak_diindonesia/sejarah_perkembangan_becak_di_indonesia, di akses pada tanggal 16 Maret 2023

¹² Ullly Muzakir, *Becak Argo Sebagai Sumber Penghasilan dan Transportasi Baru di Kota Madani*, Journal Genta Mulia, Vol.VII.h. 91-104

kepada masyarakat dengan menggunakan tarif atau pembayaran tunai.¹³

Becak bermotor atau becak mesin adalah becak yang menggunakan sepeda motor sebagai penggerak. Faktor mengayuh dan modernisasi mendorong becak di modifikasi dengan penggerak mesin atau di kenal dengan sebutan becak motor. Becak motor telah banyak di temui di beberapa Kabupaten di Indonesia antara lain kabupaten kabupaten di sekitar wilayah perkotaan. Manfaat becak motor selain lebih cepat menjangkau tujuan daripada becak, becak motor bisa menjadi pilihan untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa di jangkau oleh angkot.

Becak atau bentor merupakan salah satu alat transportasi darat yang keberadaannya membantu masyarakat dalam menunjang rutinitas kesehariannya. Istilah bentor adalah singkatan dari becak motor yang merupakan kendaraan yang dimodifikasi dari becak dan sepeda motor. Kendaraan ini memiliki tiga roda. Tukang bentor merupakan salah satu dari kelompok masyarakat yang hidup di bawah rata-rata atau pendapatannya rendah. Meskipun keberadaan bentor semakin hari semakin tersingkirkan dengan kehadiran transportasi *online* seperti *gojek*, *grab*, *maxim* dan lain sebagainya, namun masih ada peminat yang menggunakan bentor. Hal ini disebabkan Karena mereka berharap dengan bekerja sebagai tukang becak atau bentor kebutuhan keluarga mereka mampu tercukupi dan terpenuhi dan faktor lainnya juga, dari tingkat kenyamanannya, serta resiko kecelakaan yang terbilang rendah, dan salah satu alasan mengapa tukang becak atau bentor menjadi pilihan bagi masyarakat di Kota Banda Aceh karena mampu menampung barang bawaan pelanggan, bentor juga menggunakan sistem tawar-menawar, tidak seperti transportasi umum lainnya. Yang

¹³ Mudana Ketut, *Pengoperasian Becak Motor di Wilayah Kota Gorontalo*, Warta Penelitian Perhubungan, Vol.28, No, 2, Maret 2016 hal 131

tarifnya telah ditentukan. Jadi, tarif antara becak yang satu dengan becak lainnya terkadang berbeda, walaupun jarak yang ditempuh sama, semua tergantung kesepakatan antara pengguna becak atau becak atau pengemudi becak.

3. Transportasi

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakkan orang atau barang dari suatu lokasi asal, ke lokasi lain yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Dari pengertian ini transportasi mempunyai beberapa dimensi seperti: lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi), keperluan tertentu di lokasi tujuan seperti ekonomi, sosial dan lain-lain. Secara umum, tujuan transportasi adalah memberikan kemudahan dalam segala kegiatan masyarakat.¹⁴

Transportasi juga diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi.

¹⁴ Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., SH, M., Suparman, A., SI, S., ... & Bus, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.

4. Transportasi Bentor

Bentor adalah singkatan dari becak motor yang merupakan kendaraan roda tiga asal Gorontalo. Kendaraan ini adalah ruang muatan seperti becak yang dirakit dengan menambahkan kendaraan bermotor. Jenis sepeda motor di bagian belakangnya. Seiring bertambahnya jumlah populasi kendaraan dan tingkat teknologi transportasi masyarakat membuat inovasi kendaraan tersebut digunakan untuk mengangkut manusia atau barang dengan memberikan jasa kepada masyarakat dengan menggunakan tarif atau pembayaran tunai. Berdasarkan peraturan-pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan di jelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pasal 27 ayat (1) undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan membagi kendaraan menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kemudian pada pasal 47 (2), kendaraan bermotor di bagi lagi menjadi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan bermotor ada yang perseorangan dan ada juga berkendaraan bermotor umum. Berdasarkan pasal 1 poin ke-10 undang-undang 22 Tahun 2009, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan /atau orang dengan dipungut bayaran.

5. Transportasi Online

Transportasi *online* merupakan transportasi yang berbasis suatu aplikasi tertentu dimana pelanggan memesan sarana transportasi melalui sistem aplikasi di dalam *smartphone*. Saat pelanggan melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi tersebut, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi pelanggan, serta data perusahaan pengelolanya sudah langsung tersaji pada layar *smartphone* pelanggan.

Seluruh identitas pengendara sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengendara.¹⁵

Pengertian transportasi berasal dari bahasa latin *transportare* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti pengangkutan transportasi berarti pengangkutan membawah sesuatu kesebelah lain suatu tempat ke tempat lain melalui jalur darat. Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah.

Transportasi dapat diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan bantuan menggunakan kendaraan. *Online* adalah suatu jaringan yang terhubung dengan internet. Transportasi *online* adalah alat angkut yang menawarkan jasa melalui internet dan pemesanan menggunakan sebuah aplikasi yang dapat di *download* di playstore. Transportasi *online* sama memberikan jasa antar yang sama dengan transportasi konvensional, perbedaannya adalah pada cara pemesanan dan penentuan tarifnya. Transportasi *online* menggunakan sistem aplikasi yang menghubungkan antara *customer* dengan *driver*.¹⁶

6. Kota

Kota adalah daerah pemukiman yang terdiri dari sejumlah bangunan rumah yang merupakan suatu kesatuan tempat untuk

¹⁶ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Jakarta: Sinar Grafika), 2016, hal. 27

tinggal oleh berbagai golongan masyarakat.¹⁷ Kota merupakan tempat bergabungnya berbagai hal dan merupakan kumpulan keanekaragaman banyak hal. Berbagai strata masyarakat bergabung dalam suatu tempat yang dinamakan kota. Begitu juga kegiatan ekonomi saling melengkapi dan saling bergantung. Yang di maksud kota dalam penelitian ini adalah suatu daerah ibu kota provinsi, dari provinsi Aceh, yang bernama kota Banda Aceh. Dimana kota ini mayoritasnya ditempati oleh masyarakat muslim yang menjalankan aturan syariat Islam.

7. Banda Aceh

Kota Banda Aceh merupakan satu dari 23 kabupaten/kota yang ada di Provinsi Aceh sekaligus sebagai ibukota Provinsi Aceh. Secara geografis Kota Banda Aceh berada pada posisi yang terletak di antara 05016'15–05036'16” Lintang Utara dan 950-16'15”-22'16” Bujur Timur 54 Daratan Kota Banda Aceh memiliki rata-rata altitude 0,80 meter di atas permukaan laut. Kota Banda Aceh memiliki luas wilayah 61.359 Ha (61,36 Km²). Dengan luas wilayah 14,24 Km², Kecamatan Syiah Kuala merupakan kecamatan terluas di Kota Banda Aceh Kota Banda Aceh sebesar 61.359 Ha atau dengan kisaran 61,36 Km².¹⁸

Secara geografis, maka Kota Banda Aceh memiliki batas-batas sebagai berikut: sebelah utara berbatasan dengan Selat Malaka, sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Darussalam dan Kecamatan Krueng Barona Jaya Kabupaten Aceh Besar, sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Ingin Jaya dan Kecamatan Darul Imarah Kabupaten Aceh Besar dan sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Peukan Bada Kabupaten Aceh Besar.

¹⁷ <https://kbbi.web.id/kota> di akses pada tanggal 01 Agustus 2023.

¹⁸ BPS: Kota Banda Aceh Dala Angka, 2021

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti melakukan penelitian untuk memperoleh data-data yang diperlukan atau informan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Penelitian ini mengambil lokasi di kota Banda Aceh tepatnya di kawasan Barata. Peneliti memilih lokasi ini karena berdasarkan pengamatan awal merupakan tempat pangkalan bentor dan mudah untuk sampai ke lokasi penelitian.

B. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*) atau penelitian kualitatif, yaitu jenis penelitian yang pengumpulan datanya dilakukan di lapangan. Sedangkan untuk memperoleh data yang konkrit dalam penelitian di lapangan, maka digunakan penelitian studi kasus, untuk menjelaskan dan menguraikan komprehensif mengenai beberapa aspek seorang individu, suatu kelompok, suatu organisasi, suatu program, situasi sosial. Penelitian studi kasus berupaya menelaah sebanyak mungkin mengenai subyek yang diteliti, dengan menggunakan wawancara pengamatan, penelaahan dokumen, *survei* dan data apapun untuk meguraikan kasus secara rinci.¹⁹

¹⁹ Dedi Mulyana, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2004), Hlm. 201.

C. Informan Penelitian

Informan penelitian adalah orang yang memberikan informasi mengenai objek penelitian. Dalam penentuan Informan dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*, cara penentuan informan ditetapkan secara sengaja atas dasar kriteria atau pertimbangan tertentu. Dalam penelitian ini informan bersifat memberikan informasi sesuai dengan yang dibutuhkan oleh peneliti. Maka informan dalam penelitian ini adalah tukang bentor yang berjumlah 4 orang dengan rentan Usia antara 45-65 tahun dan Masyarakat kawasan pangkalan Barata kota Banda Aceh yang berjumlah 6 orang, yang terdiri dari masyarakat pelanggan bentor yang berjumlah 4 orang dan masyarakat pelanggan transportasi *online* berjumlah 2 orang. Alasan peneliti menetapkannya sebagai informal karena berhubungan langsung dengan penelitian yang sedang peneliti lakukan.

D. Sumber Data

Penelitian ini memakai dua jenis data, yaitu data primer serta data sekunder. Adapun keterangan lebih lanjut terkait data primer dan data sekunder, ialah sebagai berikut:

a. Data Primer

Data primer artinya data yang eksklusif diperoleh berasal sumber data pertama dilokasi penelitian atau objek penelitian. Adapun data primer yang yang dipergunakan pada penelitian ini berupa hasil wawancara di lapangan di kawasan Barata Kota Banda Aceh.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh berasal sumber kedua atau asal sekunder asal sumber kadua atau sumber sekunder berasal data yang kita butuhkan. Adapun asal sekunder terdiri asal aneka macam literatur. Adapun asal sekunder terdiri asal banyak sekali literatur bacaan yang memiliki relevansi menggunakan kajian ini mirip Peraturan Perundang-Undangan, skripsi, jurnal ilmiah, artikel serta situs internet.

E. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang sesuai dengan penelitian, penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengamati dan mencatat secara sistematis terhadap gejala atau fenomena yang ada pada objek penelitian. Observasi juga dapat diartikan sebagai metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian melalui pengamatan dan penginderaan. Observasi sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Observasi dilakukan untuk mengamati tukang bendor dalam mempertahankan eksistensinya.

Observasi suatu usaha dimana manusia dengan sadar untuk mengumpulkan data yang dilakukan secara sistematis dengan prosedur yang standar.²⁰ Observasi

²⁰ Suharsini Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Yogyakarta: Rineka, 2002), hlm. 1

dilakukan untuk memperoleh informasi tentang ruang yang ada di dalam masyarakat terhadap bentor, maupun ketika bentor sedang mencari penumpang. Teknik pengumpulan data dengan mengadakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis dari setiap kegiatan baik langsung maupun tidak langsung. Teknik ini digunakan untuk melihat secara langsung dilapangan mengenai kondisi yang terjadi dilokasi penelitian sesuai dengan permasalahan penelitian. Observasi ini diusahakan dilakukan dengan keadaan yang wajar tanpa adanya usaha dengan sengaja untuk mempengaruhi, mengatur atau memanipulasikannya.

b. Interview/wawancara

Wawancara adalah perjuangan mengumpulkan info menggunakan mengajukan sejumlah pertanyaan secara verbal, untuk dijawab secara verbal juga. Secara sederhana wawancara diartikan menjadi indera pengumpul data menggunakan tanya jawab antar pencari berita tanya jawab antar narasumber dan pewawancara.²¹Wawancara merupakan suatu metode pengumpulan data yang dipergunakan buat memperoleh info pribadi yang berasal Sumbernya.

Wawancara merupakan cara mengumpulkan data melalui kontak atau hubungan langsung antara pengumpul data dengan sumber data, wawancara dilaksanakan secara langsung untuk menetapkan keterangan dari sumber data. Jenis wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara terstruktur. Menurut Sugiyono wawancara terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti telah mengetahui

²¹ Djam'an S, & Aan K. (2017). *Metodelogi Penelitian*. Alfabeta Bandung,hlm.104

dengan pasti tentang informasi yang akan diperoleh. Oleh karena itu, sebelum melakukan wawancara, peneliti telah menyiapkan instrumen berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis untuk setiap responden. Selain membawa instrumen sebagai pedoman wawancara, peneliti juga membawa alat bantu merekam yang dapat membantu kelancaran pelaksanaan wawancara. Adapun yang sebagai subjek pada penelitian ini 4 orang tukang bentor dan 6 orang masyarakat di pangkalan kawasan Barata Kota Banda Aceh yang terdiri dari 2 pelanggan transportasi online dan 4 orang pelanggan bentor.

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan informasi yang dilakukan dengan cara tanya jawab, baik secara langsung maupun tidak langsung. Teknik wawancara mampu menggali pengetahuan, pendapat, dan pendirian seseorang mengenai suatu hal. Wawancara secara langsung dilaksanakan dengan orang yang menjadi sumber data tanpa perantara mengenai diri dan segala sesuatu yang berhubungan dengan dirinya. Sedangkan wawancara tidak langsung, dilakukan dengan seseorang tetapi berkenaan dengan diri atau peristiwa lain dengan dirinya.

Ketika melakukan teknik wawancara ada yang dinamakan wawancara terstruktur yaitu wawancara dengan menggunakan daftar pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya.²² Misalnya seperti Peneliti telah menyiapkan beberapa pertanyaan yang relevan terhadap topik penelitian. Peneliti mengajukan pertanyaan yang sama dengan urutan yang sama kepada responden agar

²² Sulistyio Basuki, *Metode Penelitian*. (Jakarta: Wedatama Widya Sastra 2006), hlm. 171.

menimbulkan tanggapan yang sama sehingga tidak menimbulkan kesulitan pengolahan data.

Menurut Ulber Wawancara terstruktur dilakukan oleh peneliti bila peneliti mengetahui secara jelas dan terperinci informasi yang dibutuhkan dan memiliki satu daftar pertanyaan yang sudah ditentukan atau disusun sebelumnya yang akan disampaikan kepada responden. Peneliti memiliki sejumlah pertanyaan yang telah disusun dan mengadakan wawancara atas dasar atau panduan pertanyaan tersebut. Ketika responden merespon atau memberikan pandangannya atas pertanyaan yang diajukan, pewawancara mencatat jawaban tersebut.²³ Kemudian pewawancara melanjutkan pertanyaan lain yang sudah disusun atau disediakan. Pertanyaan yang sama kemudian akan ditanyakan kepada setiap orang responden dalam peristiwa yang sama.

c. Dokumentasi

Metode dokumentasi yaitu metode pengumpulan data yang berupa data tertulis yang berbentuk tulisan, atau gambar. Dokumentasi dilakukan dengan pengumpulan data-data berdasarkan yang ada di tempat kajian juga melengkapi data dari hasil observasi dan wawancara. Dalam penelitian ini dokumentasi digunakan untuk menganalisis data-data yang ada sehingga menghasilkan sebuah

²³ Ulber Silalahi, *Metode Penelitian Sosial*. (Bandung: PT. Refika Aditama, 2009) hlm. 313.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan tahap pertengahan dari serangkaian tahap dalam sebuah penelitian yang mempunyai fungsi yang sangat penting. Hasil penelitian yang dihasilkan harus melalui proses analisis data terlebih dahulu agar dapat dipertanggung jawabkan keabsahannya.²⁴ Analisis data juga merupakan serangkaian kegiatan penelaah, pengelompokan, sistematika, penafsiran, dan verifikasi data agar sebuah fenomena memiliki nilai sosial, akademisi dan ilmiah.

Dalam menganalisis data ini, peneliti menggunakan analisis data model Miles dan Huberman (Sugiono) dimana aktifitas dalam analisis data kualitatif adalah proses mencari serta menyusun secara sistematis data yang ada diperoleh dari data hasil wawancara, catatan lapangan dan bahan-bahan lainnya sehingga mudah di pahami. Teknik analisis data menurut Miles dan Huberman terdiri atas empat tahap yang harus dilakukan yaitu:²⁵

1. Tahap Data *Reduction* (Reduksi Data)

Dalam Reduksi data dapat dirangkumkan dan menentukan hal pokok atau hal yang terpenting agar menemukan gambaran yang jelas dan mempermudah dalam penelitian.

2. Data *Display* (Penyajian Data)

Display data merupakan suatu proses untuk memperoleh data secara sederhana seperti dalam bentuk kata, kalimat, naratif, tabel, matrik, maupun dalam bentuk grafik, yang bertujuan agar data yang telah dikumpulkan dapat dikuasi

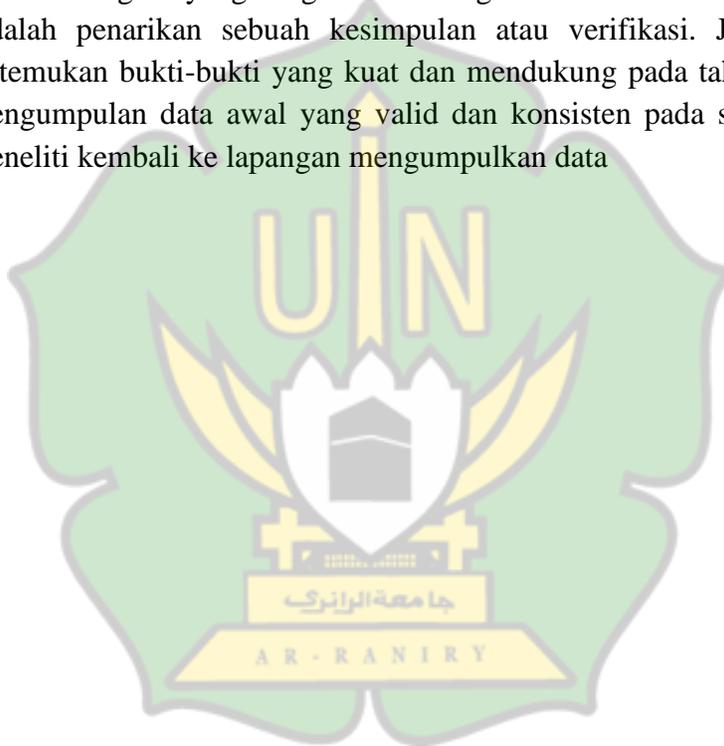
²⁴ Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Selemba Humanika, 2012), hlm. 158.

²⁵ Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2012), hlm.139.

oleh penulis sebagai dasar untuk memahami kesimpulan yang tepat. Menurut Miles dan Huberman penyajian data *display* adalah menyajikan sekumpulan informasi yang tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

3. Data *Conclusion drawing / verification*

Langkah yang ketiga dalam menganalisis data kualitatif adalah penarikan sebuah kesimpulan atau verifikasi. Jika ditemukan bukti-bukti yang kuat dan mendukung pada tahap pengumpulan data awal yang valid dan konsisten pada saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data



BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kota Banda Aceh

Kota Banda Aceh merupakan salah satu kota yang ada di Provinsi Aceh yang menjadi Ibu Kota Provinsi Aceh yang menjadi pusat kegiatan ekonomi, politik sosial dan budaya.

Banda Aceh sebagai ibu kota Kesultanan Aceh Darussalam dibangun oleh Sultan Johan Syah berdiri pada 22 April 1205 M atau bertepatan pada jumat 1 Ramadhan 601 H dan telah berusia 816 tahun (pada tahun 2021). Banda Aceh dulunya dinamai Kutaraja, namun pada masa kesultanan Banda Aceh berperan penting dalam penyebaran islam ke seluruh Indonesia. Karena perannya tersebut, kota ini juga dikenal sebagai Serambi Mekkah.

Tabel 4.1

Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk

Kepadatan	Luas Wilayah dan Kepadatan penduduk		
	2020	2021	2022
Jumlah Penduduk	252.899	255.029	257.635
Luas Wilayah (Km ²)	61,36	61,36	61,36
Kepadatan (Jiwa/ Ha)	43	43	43

Sumber: BPS Kota Banda Aceh tahun 2022

Dari tabel di atas menjelaskan jumlah penduduk yang mengalami kenaikan secara signifikan dari tahun 2020-2022 dengan luas wilayah dan kepadatan yang sama.

serta Syiah Kuala. Kota Banda Aceh setelah itu dikembangkan lagi menjadi 9 kecamatan baru, yaitu: Baiturrahman, Banda Raya, Jaya Baru, Kuta Alam, Kuta Raja, Lueng Bata, Meuraxa, Syiah Kuala, Ulee Kareng.

B. Karakteristik Informan

Para pengendara bentor (becak motor) merupakan informan kunci yang memiliki informasi secara menyeluruh tentang permasalahan yang diangkat oleh peneliti. Informan kunci bukan hanya mengetahui tentang kondisi/ fenomena pada masyarakat secara garis besar, juga memahami informasi utama. Informan kunci adalah orang yang bersedia berbagi konsep dan pengetahuan dengan peneliti.

Tabel 4.2

No	Nama	Pekerjaan	Usia
1	Muhammad Daud	Bentor	62
2	Alfian	Bentor	48
3	Abu	Bentor	61
4	Amiruddin	Bentor	68
5	Sara	IRT	37
6	Vera	Mahasiswa	21
7	Maryam	PNS	37
8	Rohana	Pedagang	49
9	Rahmi	IRT	42
10	Fauziah	IRT	42

Karakteristik Informan

Berdasarkan tabel di atas menjelaskan bahwa karakteristik informan berumur 21 tahun sebanyak 1 orang, berumur 37 tahun sebanyak 2 orang, umur antara 40 hingga 50 tahun sebanyak 4 orang dan yang berumur 60-70 tahun sebanyak 2 orang. Adapun pekerjaan informan 4 diantaranya adalah pengendara bentor, 3 orang berprofesi sebagai ibu rumah tangga dan 3 lainnya adalah PNS, mahasiswa dan pedagang.

Selain itu penghasilan dari 4 tukang bentor yang telah menjalankan profesinya dari 8 tahun hingga 27 tahun berkisar antara Rp.50.000 hingga Rp.60.000 tiap harinya.

C. Transportasi Umum di Kota Banda Aceh

1. Transportasi zaman Dulu

Transportasi yang ada di Banda Aceh telah ada sejak dulu diantaranya yaitu:

a. Kereta Api (1874-1982)

Kereta api adalah bentuk pengangkutan rel yang terdiri dari serangkaian kendaraan yang ditarik sepanjang jalur kereta api untuk mengangkut kargo atau penumpang. Gaya gerak disediakan oleh lokomotif yang terpisah atau motor individu dalam beberapa unit. Meskipun keberadaan kereta api saat ini sudah tidak ada lagi namun dahulu kereta api menjadi angkutan umum yang ada di Banda Aceh. Pada tahun 1874 rel kereta api di bangun di Desa Tanggung sepanjang 26 km. Kereta api dioperasikan oleh perusahaan kereta api milik pemerintahan Hindia-Belanda.

b. Robur

Robur adalah cikal bakal metromini produk buatan dari Jerman Timur. Pada masanya, robur menjadi angkutan bagi pelajar yang ada di Darussalam. Transportasi ini cukup terkenal di Banda Aceh pada 1980. Kendaraan ini menjadi satu-satunya kendaraan yang di gandungi oleh mahasiswa dulunya.

c. Damri

Setelah robur tidak lagi beroperasi maka digantikan oleh kehadiran Damri. Damri tidak jauh berbeda dengan robur bedanya hanya dari segi ukuran damri yang lebih kecil. Pada masa itu tarif damri yaitu 500 perak.

d. Labi-labi

Kendaraan labi-labi adalah jenis angkutan umum khas Aceh berbentuk mobil losbak yang diberikan tempat duduk dan penutup bagian atas. Labi-labi mulai terkenal pada tahun 1980an.

e. Becak motor

Becak motor adalah becak yang digerakan dengan mesin motor yang dimodifikasi dengan menambah dua tempat duduk penumpang dibagian depan.

2. Transportasi Modern (*Online*)

Jenis-jenis transportasi yang digunakan oleh masyarakat kota Banda Aceh sangat bervariasi mulai dari kendaraan pribadi maupun kendaraan umum diantaranya:

a. Trans Koetaradja

Trans Koetaradja adalah sistem transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) yang beroperasi mulai tanggal 4 April 2016 di Kota Banda Aceh.

b. Labi-Labi (Angkutan Kota)

Transportasi umum dalam kota yang berbentuk mobil yang di bagian belakangnya terdapat tempat duduk penumpang dengan posisi berhadapan.

c. Becak Motor

Becak motor adalah kendaraan beroda tiga yang dioperasikan dengan menggunakan mesin yang dilengkapi dengan bangku penumpang berada di sebelah kiri.

D. Transportasi *Online* di Kota Banda Aceh

1. Awal Mula Transportasi *Online* di Banda Aceh

Perkembangan teknologi memberikan pengaruh terhadap kehidupan masyarakat khususnya di Banda Aceh dari berbagai segi begitu juga halnya dengan transportasi. Hadirnya transportasi *online* menghadirkan persaingan dan tantangan bagi pengendara becak.

Pada era globalisasi saat ini ilmu, teknologi dan informasi berkembang sangat pesat dan memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk mengakses informasi dan berita. Perkembangan teknologi juga menghasilkan inovasi-inovasi yang dapat merubah pola hidup masyarakat, salah satunya yaitu pada bidang transportasi. Transportasi yaitu sarana yang berperan penting dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain.

Salah satu perkembangan teknologi yang dirasakan sekarang yaitu hadirnya ponsel (*smartphone*), yang bisa digunakan untuk *browsing*, bermain game, bahkan berbelanjapun bisa dilakukan secara *online* melalui ponsel. Selain itu kini juga telah tersedia transportasi *online*

yang dipergunakan masyarakat untuk berpergian mulai dari roda dua bahkan roda empat.

Transportasi *online* hadir di Banda Aceh dengan ditandai dengan adanya salah satu aplikasi online yang bernama Gojek yang beroperasi sejak tahun 2017. Terhitung sejak akhir tahun 2016 yang awalnya kendaraan di Indonesia di dominasi oleh labi-labi dan becak motor mampu disaingi oleh keberadaan ojek *online*.

Transportasi online itu sendiri mulai ada di Indonesia sejak Tahun 2010. Sedangkan di Banda Aceh transportasi online ini mulai beroperasi pada 2 Agustus 2017. Di awal beroperasi, transportasi *online* belum adanya regulasi khusus dari pemerintah yang mengatur tentang keberadaan transportasi *online* tersebut. Akan tetapi, seiring berjalannya waktu transportasi online ini semakin digemari oleh masyarakat karena transportasi online ini menggunakan aplikasi sehingga masyarakat mudah untuk memesannya dan langsung di jemput dimanajuga lokasi pemesanannya, biayanya yang murah dan juga pelayanannya yang baik.

Adapun jenis-jenis transportasi *online* yang tersebar di Banda Aceh diantaranya yaitu:

a. Gojek

Gojek merupakan sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Saat ini Gojek bermitra dengan sekitar 4 juta *driver* yang berpengalaman dan terpercaya di Indonesia, fasilitas yang diberikan oleh Gojek seperti Ojek *online*, *Go Car*, *Go Food*, *Go Pulsa* dan lain sebagainya.²⁶

²⁶ Septanto, H. (2016). Ekonomi kreatif dan inovatif berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike. *Bina Insani ICT Journal*, 3(1), 213-219.

b. Grab

Grab merupakan sebuah alternatif layanan transportasi untuk mereka yang ingin lebih cepat dan aman sampai tujuan. Grab merupakan aplikasi layanan transportasi terpopuler di Asia Tenggara yang menyediakan layanan transportasi untuk menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 5 juta *driver* di Indonesia. Grab car yang sebelumnya dikenal dengan Grab Taxi yaitu sebuah perusahaan asal Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di 6 negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina.²⁷

c. Uber

Uber merupakan perusahaan aplikasi yang menyediakan layanan taksi. Uber adalah layanan sewa mobil sesuai permintaan yang memungkinkan penumpang atau konsumen menyewa sopir pribadi melalui aplikasi *iphone* ataupun android. Layanan ini menggunakan perangkat lunak pengiriman untuk mengirim sopir terdekat dari lokasi konsumen dan Uber akan mengirim mobil taksi untuk konsumen. Uber diketahui melakukan kerja sama dengan para pemilik mobil pribadi.

d. Maxim

Maxim merupakan perusahaan asal Rusia yang sudah berdiri sejak tahun 2003. Sejarah perusahaan ini dimulai dari sebuah layanan aplikasi taksi di kota

²⁷ Gunawan, S. (2017). Persepsi Konsumen Atas Layanan Grab Car Di Surabaya. *Agora*, 5(2).

Chardinsk yang terletak di pegunungan ural, asia. Pada tahun 2014, perusahaan ini memperluas bisnisnya dengan membuka cabang di beberapa Negara seperti ukraina, kazakhstan, Georgia, Bulgaria, Tajikistan, Belarusia, Azerbaijan, dan Italia. Saat ini maxim merupakan perusahaan taksi ketiga di Rusia. *Development manager* maxim Indonesia imam mutamad azhar mengatakan, kini maxim berkembang menjadi perusahaan transportasi *online* yang tidak hanya fokus ke taksi, tetapi juga jenis layanan angkutan lain seperti ojek atau mobil pada umumnya. Bahkan perusahaan yang baru membuka cabang di Indonesia pada tahun 2018 tersebut, juga menawarkan kerja sama bagi masyarakat Indonesia yang ingin bergabung menjadi mitra maxim dalam artian ikut serta mengelola bisnis layanan transportasi *online* itu, di kota medan sendiri maxim juga sudah mulai beroperasi hingga saat ini.

2. Perkembangan Transportasi *Online* Saat ini

Perkembangan transportasi *online* saat ini tidak terlepas dari tuntutan perkembangan zaman yang semakin hari semakin modern. Transportasi *online* saat ini juga memberikan banyak kemudahan, seperti melayani antar dan ambil barang, pemesanan kebutuhan makan ataupun belanjaan, selain antar jemput, yang kesemuanya dapat dipantau melalui teknologi yang sudah diuji kelayakan dan keamanannya serta di dukung oleh teknologi internet yang sudah menjadi salah satu kebutuhan pokok masyarakat moderen saat ini.

Inovasi transportasi *online* hadir muncul akibat teknologi *smartphone* yang mulai marak digunakan oleh

berbagai kalangan masyarakat sehingga timbul ide untuk membuat sebuah aplikasi yang mudah diakses oleh masyarakat aplikasi dalam transportasi *online* dimaknai sebagai sebuah alat atau media untuk mencari profit yang apabila konsumen ingin menggunakan jasa transportasi *online* harus melalui aplikasi terlebih dahulu.

Saat ini sekurangnya sudah lebih 15 aplikasi transportasi *online* yang tersebar hampir disuruh Indonesia. Seiring dengan berjalannya waktu awalnya fitur layanan yang tersedia di aplikasi transportasi *online* hanya sebatas antar-jemput kini perkembangan semakin meningkat seperti untuk memesan makanan atau kebutuhan sehari-hari. Perkembangan transportasi *online* juga memberikan banyak manfaat bagi masyarakat diantaranya lebih efisien, hemat, cepat, mudah dan mampu mendatangkan lapangan pekerjaan.

Transportasi *online* dituding sebagai penyebab menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional salah satunya bentor. Jika sebelumnya untuk memperoleh moda transportasi yang diinginkan, masyarakat harus memperoleh dengan cara manual atau dapat menghubungi *call center* dari moda transportasi tersebut, saat ini masyarakat dengan mudah dapat memilih berbagai moda transportasi yang diinginkan dengan menggunakan *handphone* berbasis android. Dengan menggunakan aplikasi tersebut masyarakat dapat memperoleh estimasi jumlah biaya yang dikeluarkan untuk perjalanan yang akan dilakukannya, selain itu masyarakat merasa lebih aman dengan menggunakan aplikasi karena data pengemudi dan kendaraan tertera dengan jelas di aplikasi yang digunakan. Moda transportasi pilihan masyarakat yang sebelumnya bersifat *offline* saat ini telah berinovasi menjadi bersifat online dan lebih modern.

E. Persepsi Masyarakat Terhadap Tukang Bentor

Bentor merupakan suatu jenis kendaraan angkutan umum pengganti becak yang sudah lama digunakan oleh masyarakat khususnya Banda Aceh. Kendaraan ini merupakan modifikasi becak dan sepeda motor dengan menambah dua tempat duduk penumpang di bagian depan. Bentor adalah salah satu jenis sarana angkutan umum para transit yang cukup efektif untuk jarak sedang, sangat baik untuk menghubungkan daerah pemukiman dengan jalur angkutan umum lainnya atau sebaliknya. Bentor tidak memiliki trayek dan atau jadwal tetap, dapat dimanfaatkan oleh setiap orang berdasarkan suatu ketentuan tertentu, misalnya tarif, rute, pola pelayanan dan dapat disesuaikan dengan keinginan penumpang.

Gambar 4.2
Aktivitas bentor di pusat kota





Sumber: Dokumen Pribadi

Dari gambar terlihat bahwa meskipun maraknya transportasi *online* namun tidak mematikan semangat para bendor untuk membawa penumpangnya sampai ke tujuan dengan selamat. Dari gambar juga terlihat suasana becak sangat aman ditambah dengan jumlah penumpang bisa lebih dari satu. Selain itu keadaan becak motor yang terbilang cukup luas menjadikan para pedagang untuk mengangkut barang. Hal ini seperti diungkapkan oleh salah satu informan.

“Ibu hampir setiap hari menggunakan becak, karna keseharian ibu kan ke pasar bawa sayur. Jadi lebih mudah kalau pakai becak karena muat banyak barang. Sama orang becak pun udah langganan, jadi tiap mau berangkat ke pasar emang udah ditungguin, gitu juga kalau pulang”.²⁸

Berdasarkan penuturan ibu Rohana (49) dapat dijelaskan bahwa kehadiran becak sangat berguna bagi masyarakat yang memiliki kegiatan di pasar (pedagang). Karena dapat memudahkannya dan menghemat biaya jika

²⁸ Hasil wawancara dengan Ibu Rohana selaku Pedagang pada tanggal 20 Mei 2023 di Pasar Aceh Kota Banda Aceh.

harus membawa barang banyak, mengantar anak-anak mereka ke sekolah. Masyarakat lebih memilih menggunakan bentor salah satu alasannya karena kapasitasnya yang bisa menampung lebih dari dua orang atau dapat memuat barang- barang belanjaan atau bawaan.

Hal serupa juga diungkapkan oleh Maryam (37) yang telah lama berlangganan dengan pengendara bentor.

“Saya sudah lama berlangganan dengan pengendara bentor untuk jemput anak saya sekolah, karna kebetulan saya kerja seharian jadi anak saya yang sekolah SD saya suruh tukang becak buat jemput antar langsung ke rumah atau kadang-kadang ngantar ke tempat kerja saya. Nanti kalau perlu apa-apa saya bisa langsung telpon yang bersangkutan jadi mudah. Trus juga bapak bentor udah kenal jadi agak berkurang sedikit was-was”.²⁹

Dari penjelasan informan di atas dapat disimpulkan bahwa keberadaan bentor dianggap membantu masyarakat, terutama bagi masyarakat yang memiliki kesibukan dan aktivitas yang padat baik untuk diri sendiri seperti pedagang maupun bagi orangtua dalam hal antar jemput anak. Selain itu bentor dianggap memiliki tingkat keamanan dan kenyamanan yang lebih baik dibandingkan dengan transportasi *online* dikarenakan memiliki penutup atau atap yang dan juga pegangan sehingga penumpang tidak langsung terkena sinar matahari.

F. Persepsi Masyarakat terhadap Tukang Bentor Setelah Adanya Transportasi *Online*

Semakin bertambahnya jumlah penduduk tentunya semakin bertambah pula kegiatan dan aktivitas serta

²⁹ Hasil wawancara dengan Ibu Maryam selaku PNS pada tanggal 20 Mei 2023 di Kota Banda Aceh

bertambahnya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi guna menunjang keefektifitas dalam berkegiatan.

Tanggapan masyarakat kota Banda Aceh terhadap Bentor ditengah maraknya transportasi *online*. Berikut hasil wawancara informan selaku masyarakat pengguna transportasi:

“Becak motor agak susah kita temui, tempat mangkalnya kadang-kadang jauh dari lokasi kita berada, kayak saya ini kan butuh yang cepat mudah, jadi bagi saya lebih milih akses transportasi *online* via aplikasi tanpa harus nyari-nyari pangkalan”³⁰

Dari pendapat Sara Mulia (32) diatas dapat disimpulkan bahwa masyarakat menganggap bahwa bentor sulit ditemui karena terkadang bentor hanya menunggu di pangkalan, terlebih bagi masyarakat yang bekerja tentu akan sangat memakan waktu banyak dengan harus mendatangi ke pangkalan bentor. Selain itu menurut informan bahwa hadirnya transportasi *online* dianggap terbantu karena lebih mudah untuk mengaksesnya. Hal ini juga sejalan dengan yang diutarakan oleh salah satu informal yang berprofesi sebagai mahasiswa di salah satu universitas yang ada di Banda Aceh.

“Kalo disini malah nggak pernah lihat bentor, kecuali dekat mesjid raya disana. Biasanya mereka mangkal nunggu penumpang di sana, kebanyakan penumpangnya ibu-ibu. Kalau saya pribadi jarang bahkan hampir nggak pernah menggunakan jasa bentor, dan saya rasa lebih memilih transportasi online, karena lumayan terbantulah, bagi kita mahasiswa akhir ini. Terkadang harus buru-buru ke kampus buat ketemu dosen bimbingan. Kalo harus

³⁰ Hasil wawancara dengan Ibu Sara Mulia Selaku Ibu Rumah Tangga pada tanggal 22 Mei 2023 di Lampineung.

nunggu transportasi lainnya saya rasa memakan waktu yang lebih lama lagi, berimbas ke kita juga”.³¹

Dari pendapat Vera (21) tersebut menunjukkan bahwa keberadaan bentor terasa cukup asing bagi mahasiswa dikarenakan jarak antara kost-kostan dan pangkalan bentor yang terbilang jauh. Sehingga aksesnya terbatas, beda halnya dengan transportasi *online* memang yang dibutuhkan masyarakat masa kini. Dimana masyarakat saat ini membutuhkan transportasi yang praktis dan mudah dijangkau sehingga lebih menghemat waktu dan tenaga.

Meskipun tak jarang transportasi *online* dianggap lebih mahal dibandingkan dengan becak *online*. Seperti yang dikatakan oleh salah satu informan:

“Kalau soal kecepatan transportasi *online* memang cepat dan mudah, tapi bagi saya selaku ibu-ibu, transportasi ini terlalu ribet. Apalagi harus mengakses aplikasi, dan saya juga tidak terlalu paham gadget apalagi harus membaca map *google* karena terkadang suka keliru juga tu aplikasi. Selain itu kalau naik bentor harganya lebih murah kalau misalnya kita perginya berdua dengan kawan, jadi patungannya lebih murah. Kalau transportasi *online* kan bayaran sendiri-sendiri”.³²

Berdasarkan pernyataan Rahmi (42) di atas menunjukkan bahwa tidak semua kalangan mampu mengakses aplikasi transportasi *online*, selain harus menggunakan internet juga harus di dukung dengan *smartphone* yang memadai sehingga ibu-ibu yang tidak terbiasa dengan penggunaan *smartphone* cenderung merasa kewalahan. Hal ini juga sejalan dengan pendapat Fauziah (47) yang mengatakan bahwa:

³¹ Hasil wawancara dengan Vera selaku mahasiswi pada tanggal 24 Mei 2023 di Gampong Rukoh.

³² Hasil wawancara dengan Ibu Rahmi selaku Ibu Rumah Tangga pada tanggal 24 Mei 2023 di Pasar Aceh

“Gojek merupakan aplikasi yang bagus, mudah diakses nggak perlu capek capek keluar rumah nunggu jemputan. Apalagi ya? Tapi nggak semua kalangan bisa menikmati fasilitas dari transportasi *online* ini, terutama bagi orangtua yang buta teknologi seperti saya rasa akan mengalami kesulitan”³³

Berdasarkan hasil wawancara dari beberapa informan di atas dapat disimpulkan bahwa persepsi masyarakat terhadap adalah sulit dijangkau dan memakan waktu yang relatif lama, sehingga masyarakat lebih memilih untuk menggunakan transportasi *online* guna menghemat waktu dan tenaga. Selain itu masyarakat juga berpendapat bahwa kehadiran bentor hanya di wilayah pangkalan saja, sehingga ketika mereka membutuh jasanya, mereka harus mencari pangkalannya terlebih dahulu.

Pengguna transportasi *online* sendiri bervariasi, mulai dari anak muda hingga dewasa meskipun terkadang transportasi *online* sering digunakan oleh anak-anak remaja menjelang dewasa. Mereka menggunakan transportasi *online* karena dianggap mudah dijangkau dilengkapi dengan fitur lainnya seperti mengantar barang maupun makanan hanya dengan menggunakan *ponsel*.

Namun tidak semua masyarakat setuju dengan adanya transportasi *online* karena bukan semata-mata memberikan pengaruh yang positif saja, melainkan pengaruh negatif yang signifikan bagi masyarakat yang belum siap menerima perubahan. Kehadirannya akan memberikan kemudahan, kenyamanan, dan membuka lapangan pekerjaan yang baru bagi masyarakat. Namun, sektor yang paling banyak dipengaruhi adalah masyarakat

³³ Hasil wawancara dengan Ibu Fauziah Selaku Ibu Rumah Tangga pada tanggal 24 Mei 2023 di Pasar Aceh Kota Banda Aceh.

yang masih mengalami *digital divide*. Artinya masyarakat yang tidak mampu memiliki uang untuk membeli peralatan teknologi untuk dapat mengakses transportasi yang berbasis *online*, yang tidak memiliki keterampilan, sehingga tidak mampu memanfaatkan teknologi yang semakin maju.

Persepsi masyarakat terhadap bentor di era maraknya pengguna transportasi *online* dimana sebagian besar dari masyarakat lebih memilih dengan adanya transportasi *online* yang di mana transportasi *online* lebih mudah, cepat dan tarifnya lebih transparan serta mudah diakses di bandingkan dengan bentor walaupun masih ada dari sebagian masyarakat yang memilih bentor tapi itu hanya masyarakat yang tidak tau menggunakan kecanggihan teknologi utamanya dalam mengakses transportasi *online*.

G. Persepsi Tukang Bentor terhadap Transportasi Online

Kehadiran transportasi *online* menjadi ancaman tersendiri bagi pengendara bentor. Terlebih Bekerja sebagai tukang becak motor tidak menjamin seseorang mendapat penghasilan yang tinggi. Penghasilan dari bekerja sebagai tukang becak motor tidak menentu setiap hari tergantung dari banyak penumpang dan jam kerja tukang becak motor.

“Sekarang nyari penumpang agak susah, pendapatan jadi tambah turun, dulu sebelum ada gojek sehari bisa dapat seratus ribu lebih kalau sekarang paling banyak enam puluh ribu, itupun harus keliling dari pagi sampai sore. Tapi biarpun gitu, bapak belum tertarik untuk cari sampingan lain, karena udah 23 tahun jadi sopir bentor”³⁴

³⁴ Hasil wawancara dengan Bapak Muhammad Daud selaku pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

Informan Muhammad Daud (62) yang beralamat di Lambaro Cafe merupakan pengemudi bentor yang biasanya mangkal di sekitar Barata. Dia sudah 23 tahun bekerja menjadi seorang pengemudi bentor dan merupakan pekerja utama yang ia miliki. Pekerjaan itu dilakukan demi menghidupi 6 orang anaknya, meskipun tantangan transportasi *online* semakin meningkat tetapi beliau tetap memilih menjadi pengemudi sehingga tidak tertarik untuk memiliki pekerjaan sampingan lainnya.

Hal serupa juga diungkapkan oleh informan Amiruddin (59) yang bertempat tinggal di keutapang:

“Sekarang rezeki sudah diatur oleh Allah, meskipun bentor sekarang peminatnya sedikit, tapi setiap harinya pasti ada aja penumpang biarpun penghasilan sekarang paling banyaknya sehari 60 ribu. Nyari kerja sekarang susah, apalagi diusia kayak bapak ini, apa yang mau dikerjakan lagi mau nggak mau yang harus tetap narik buat mencukupi kebutuhan sehari-hari”.³⁵

Dari hasil wawancara di atas menjelaskan bahwa kehadiran transportasi *online* menyebabkan pendapatan dari pengendara bentor menurun drastis, yang mana biasanya mereka dapat menghasilkan pendapatan 100 ribu perhari namun setelah adanya transportasi *online* hanya dapat mengantongi 50-60 ribu perharinya. Namun meskipun begitu informan tersebut tetap bersyukur dengan apa yang diperoleh dan tetap berusaha dengan cara memberikan pelayanan yang lebih baik kepada penumpang meskipun transportasi *online* semakin menjamur, karena meyakini rezeki sudah ada yang mengatur.

³⁵ Hasil wawancara dengan Bapak Amiruddin pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

“Kalau dulu penghasilan saya paling sedikit 150 ribu apalagi kalau hari libur sekolah, banyak pendatang dari Aceh lain datang pergi ke masjid raya, kalau sekarang paling banyak 60 ribu itupun harus mutar-mutar dulu. Sekarang orang-orang lebih suka pakai kendaraan pribadi, walaupun nggak punya kendaraan pribadi mereka memilih naik gojek.”³⁶

Menurut informan bapak Abu (61) transportasi *online* menjadi salah satu pemicu ketidak tertarikannya masyarakat untuk menggunakan jasa bentor. Sehingga tentu saja itu dapat mempengaruhi pendapatannya sebagai pengemudi bentor. Adanya transportasi *online* seperti Grab atau Gojek semakin mempersulit keadaan informan, apalagi perkembangan zaman saat ini yang menuntut semua kosumen menginginkan sesuatu yang instan dan cepat. Memang informan mengakui semua paket lengkap demi nyamannya konsumen ada di Gojek. Apalagi teknologi informasi yang semakin mudah dijangkau oleh berbagai kalangan semakin mempermudah proses yang ada. Informan memaklumi keadaan yang ada saat ini, tetapi hal ini semakin menyulitkan kondisi keuangan ia dan keluarga.

“Dunia sekarang semakin maju, apa-apa serba *online*. Kayak sekarang udah ada gojek dan lainnya lagi, jadi mereka nggak susah-susah nyari pangkalan, cukup tunggu bunyi hp aja trus jalan. Beda dengan kita-kita yang bentor ini, kalo nggak dicari penumpang nggak bakal makan kita. Saya sebetulnya tertarik pakai-pakai yang *online* itu, tapi masih ragu, ditambah saya nggak paham soal android”.³⁷

³⁶ Hasil wawancara dengan Bapak Abu selaku pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

³⁷ Hasil wawancara dengan Bapak Alfian pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

Berdasarkan penjelasan dari bapak Alfian (48) pengemudi bentor selaku informan dapat disimpulkan bahwa pengemudi transportasi *online* terbilang profesi cukup mudah hanya saja diperlukan kemampuan dalam menggunakan android untuk dapat mencari pelanggan. Sejauh ini kendala yang berat hanya kurangnya eksistensi dari becak motor. Karena kemunculan transportasi *online* membuat masyarakat juga ikut berperan dalam situasi tersebut. Sulitnya mendapatkan penumpang dibandingkan dengan mereka hanya tinggal menerima pesanan. Sedangkan pengemudi bentor sudah lama menunggu belum tentu juga bisa dapat penumpang.

Keberadaan transportasi *online* terbilang fenomenal, hal tersebut dilatarbelakangi oleh faktor daya serap masyarakat khususnya di kota terhadap teknologi sehingga membuat transportasi *online* dengan mudah diterima. Kemudian dengan beragam faktor tersebut menjadi lalu lintas kota kian sesak dan padat dimana dibutuhkan transportasi penunjang yang memadai yang kiranya minimal dapat terhindar dari kemacetan dan mampu mempersingkat waktu. Kendaraan pribadi layaknya roda empat sudah tidak lagi efektif dan kendaraan roda dua pun semakin menumpuk, sedangkan transportasi umum terkendala oleh minimnya armada, fasilitas yang tidak menunjang, serta faktor keamanan yang sangat memprihatinkan.

Keberadaan transportasi *online* yang sedang *booming* sekarang ini tampak begitu menjanjikan, namun dibalik hal tersebut tentunya ada dampak lain yang diakibatkannya. Terbukti dengan keberadaan transportasi *online* mulai menghimpit keberadaan bentor (becak motor), walau diakui rejeki takan kemana namun tidak semua berpikiran demikian dimana transportasi untuk

sebagian kalangan dinilai sebagai ancaman. Keadaan pengemudi bentor semakin tersaingi dan penumpang lebih memilih menggunakan transportasi *online* yang lebih memudahkan penumpang mendapatkan transportasi tersebut yang hanya menggunakan *smartphone* tanpa harus keluar.

H. Upaya Tukang Bentor dalam mempertahankan Eksistensi

Terlepas dari maraknya kehadiran transportasi *online* di Kota Banda Aceh, tentu saja tidak menyurutkan semangat para bentor dalam menjaga eksistensinya demi mencukupi kehidupan.

“Kehadiran transportasi *online* ini bagi kami bentor ini cukup ngeri, hampir disapu bersih pendapatan kami yang dulunya aman-aman aja. Tapi seperti kata saya di awal tadi dek, siap nggak siap harus tetap dijalani, karena kita punya perut yang terus butuh makan. Tinggal susun strategi sikit, biar kalau merosot ya nggak merosot kali. Upaya yang bisa saya lakuin ya dalam peningkatan pelayanan, buat nyaman lah penumpang kalo naik becak saya dengan dirawat supaya nggak mati becak di tengah jalan, penampilan becak juga di bagus-bagusin. Harus sering-sering dicek jangan pas udah rusak parah di situ diperbaiki.”³⁸

Dari hasil wawancara tersebut bahwa upaya yang dilakukan oleh Amiruddin dalam menarik pelanggan dengan cara memberikan kenyamanan dan layanan terbaik

³⁸ Hasil wawancara dengan Bapak Amiruddin pengemudi bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

bagi pelanggan dengan cara melakukan perawatan motor sehingga bentor tidak terkendala ketika sedang beroperasi.

“Kami berusaha buat nyaman penumpang, jangan sampai kepanasan jadi penutup untuk bentor ni kita rawat jangan sampe sobek jadi cahaya matahari nggak langsung tembus kena penumpang. Sebetulnya penumpang lebih nyaman menggunakan jasa kami dari gojek dan sejenisnya, tentunya kepanasan. Saingan kami cuma di *onlinenya* saja”³⁹

Berdasarkan penjelasan informan di atas menjelaskan bahwa strategi yang terus dilakukan guna mempertahankan keberadaannya dengan cara melakukan inovasi sehingga penumpang merasa nyaman dan aman. Memberikan pelayanan prima, seperti mendatangi tempat-tempat ramai agar mendapatkan penumpang seperti menunggu di pasar-pasar.

Dari penjelasan Muhammad Daud tersebut dapat disimpulkan bahwa pelayanan yang baik merupakan hal utama yang terus dilakukan dan dipertahankan. Dengan pelayanan yang baik seperti ikut membantu konsumen mengangkat barang, memberikan tarif normal dengan melakukan tawar-menawar dianggap hal yang tepat demi menjaga eksistensinya.

Selain itu dikarenakan maraknya transportasi *online* tentunya berdampak terhadap pemasukan yang didapatkan oleh para pengendara bentor seperti yang diungkapkan oleh informan.

“Meskipun bentor sekarang peminatnya sedikit, tapi tiap harinya pasti ada aja penumpang biarpun penghasilan sekarang paling banyak sehari Rp. 60.000. Dengan uang segitu ya di cukup-cukupi

³⁹ Hasil wawancara dengan Bapak Muhammad Daud pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

maka lauk seadanya. Mungkin sekarang agak terbantu karna anak pun sudah besar dan udah kerja, jadi kebutuhan mereka sudah bisa dipenuhi sendiri, terkadang pun ikut ngasih uang untuk belanja di rumah”⁴⁰

Dari penuturan bapak Abu di atas menjelaskan bahwa dengan penghasilan yang terbilang pas-pasan tersebut para pengendaran bentor masih cukup untuk memenuhi kebutuhan rumah meskipun dengan membeli lauk seandainya ditambah dengan kehadiran anak yang ikut membantu perekonomian keluarga.

Hal serupa juga diungkapkan oleh pengendara bentor lainnya, yang mana meskipun penghasilan seadanya tapi ada faktor penunjang lainnya yang ikut membantu dalam perekonomian keluarga.

“Kebetulan istri saya juga buruh cuci di *laundry* tetangga, jadi istilahnya sama sama kerja. Uang yang saya hasilkan cukup untuk keperluan dapur sehari-hari dan uang istri diperuntukkan untuk kebutuhan dadakan, ya dimasukin ke celeng. Jadi istilahnya dana darurat kami”⁴¹

Berdasarkan penjelasan di atas menunjukkan bahwa upaya yang dilakukan pengendara bentor dalam menunjang kehidupannya di tengah gebrakan transportasi *online* yaitu dengan cara melibatkan anggota keluarga dalam memenuhi kebutuhan kehidupannya dalam artian lain mengikut sertakan keluarga dalam mencari nafkah.

⁴⁰ Hasil wawancara dengan Bapak Abu pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

⁴¹ Hasil wawancara dengan Bapak Alfian pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

Mengenai strategi yang harus dilakukan dalam menjaga eksistensi bentor bapak Alfian menjelaskan bahwa.

“Pintar- pintar kita itu dek, harus bisa lihat situasi. Kalau saya biasanya dengan cara berkeliling mencari pusat keramaian, sasaran saya biasanya para pedagang. Karena biasanya kalau pergi atau pulang pasti mereka bawa barang dagang. Nah disitu nanti saya berinisiatif turun dan bantu mereka bawa barang. Menurut saya itu salah satu pelayanan yang nggak bisa diberikan sama transportasi *online*, apalagi kalau *gojek* atau *grab* itu cuma motor biasanya nggak bisa tampung banyak barang. Selain itu saya juga mengusahakan memberikan tarif yang normal yang bisa diterima pelanggan, kalau ada yang tawar sekiranya itu tidak merugikan dua belah pihak ya saya pasti setuju.”⁴²

Dari penjelasan informan di atas dapat disimpulkan bahwa strategi yang akan dilakukan dengan cara memberikan pelayanan yang terbaik bagi pelanggan guna menambah simpatik dari pelanggan itu sendiri. Selain itu memberikan tarif yang memadai juga merupakan strategi lainnya yang terus dilakukan oleh pengendara bentor.

“Dulunya saya kerja biasanya dapat penghasilan 100-120 sehari, kalau sekarang palingan 60 ribu. Kalau 100 ribu itu jarang kali. Bawa pulang ke rumah sehari langsung habis buat belanja dirumah. Makanya saya kalau kerja selalu bawa bekal, jadi semua hasil kerja saya bisa di bawa pulang, untuk penghidupan esoknya lagi. Tapi meskipun begitu Alhamdulillah untuk jajan anak sekolah terbantu sama istri yaang jualan kue basah, jadi sangat terbantu”.⁴³

⁴² Hasil wawancara dengan Bapak Alfian pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

⁴³ibid

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa pengendara bentor menerapkan dua strategi yakni strategi aktif dan pasif. Strategi aktif disini maksudnya dengan memanfaatkan seluruh atau bagian anggota keluarga lainnya dalam hal bekerjasama untuk menambah pendapatan dan bertahan hidup. Strategi pasif yang dimaksudkan disini ialah melakukan penghematan dan mengurangi pengeluaran dengan cara membiasakan makan seadanya dan membeli bahan makanan yang murah serta menabung untuk kebutuhan mendadak dan mendesak.

Dibalik strategi atau cara yang dilakukan oleh pengendara bentor dalam mempertahankan persaingannya dengan transportasi *online*, pengendara bentor tentunya harus memiliki eksistensi. Eksistensi sendiri bermakna keberadaan, atau dalam kata dimaksud sebagai cara berada. Seperti yang diungkapkan oleh pak Muhammad Daud.

“Supaya kami terus dilirik dan keberadaan kami terus dimanfaatkan kami tentunya harus terus berupaya membuat kenyamanan bagi masyarakat, kasih senyum ramah, sesekali ngajak mereka bicara. Hal-hal yang kekgitu pasti menambah kenyamanan penumpang, jadi kesannya mereka nggak bosan. Tapi liat situasi juga, jangan sampai kebanyakan ngomong jadi kesannya mereka juga bisa nyaman. Sewajarnya begitu”.⁴⁴

Dari hasil wawancara tersebut menjadi penyebab Bapak Muhammad Daud dan kawan-kawannya sampai saat ini bertahan menjadi pengendara bentor dengan cara membuat nyaman, dan berusaha memberikan pelayanan yang terbaik. Hal ini dilakukan guna menambah minat masyarakat untuk terus menggunakan transportasi bentor.

⁴⁴ Hasil wawancara dengan Bapak Muhammad Daud pengendara bentor pada tanggal 21 Mei 2023 di pangkalan bentor Barata.

I. Analisis Penelitian

Dari hasil penelitian lapangan, penulis banyak melihat bahwa kehadiran transportasi *online* banyak memberikan perubahan terhadap bentor yang ada di Kota Banda Aceh, perubahan mendasar adalah terganggunya mata pencaharian para pengendara bentor dan membuat penghasilannya jadi menurun dan tentunya akan berdampak pada aspek kehidupan. Namun para pengendara bentor terus berupaya untuk mempertahankan eksistensinya. Salah satu faktor penyebabnya adalah untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari karena kebanyakan pengemudi becak motor berumur di atas 45 tahun sehingga menjadi satu-satunya pilihan untuk terus bertahan sebagai pengemudi becak motor. Keputusan yang dipilih oleh bentor ini merupakan salah satu jenis dari tindakan rasional.

Tindakan rasional merupakan sesuatu yang menjadi pertimbangan dalam menentukan keputusan mengenai sesuatu yang hendak di capai ataupun pilihan sadar yang mengarah terhadap pemilihan transportasi yang ingin di gunakan. Becak motor adalah kendaraan konvensional hasil modifikasi antara becak dan motor.

Semenjak transportasi *online* hadir di kalangan masyarakat Kota Banda Aceh tentunya menjadikan becak motor semakin dikesampingkan. Karena transportasi *online* dianggap lebih mudah pada saat ingin mememesannya sehingga tidak membuat mereka menunggu. Selain itu biaya transportasi *online* dianggap lebih transparan. Kendati demikian pengemudi bentor sendiri terus berupaya menjaga eksistensinya demi menunjang kehidupan dengan cara memberikan pelayanan semaksimal mungkin guna

menjadikan pelanggan bentor betah dan nyaman menggunakan jasa transportasi konvensional tersebut.

Berdasarkan hasil pembahasan di atas maka peneliti dapat mengaitkan teori yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan teori tindakan rasional oleh Max Weber. Berdasarkan teori ini disebutkan bahwa sesuatu yang dilakukan harus dengan pertimbangan dan pilihan yang berkaitan dengan tujuan agar tindakan yang dilakukan mampu mencapai suatu tujuan sesuai apa yang diharapkan.

Tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pengendara bentor tentunya dengan segala pertimbangan, seperti keharusan memenuhi kebutuhan, lapangan pekerjaan yang sulit untuk kondisi umur yang sudah lanjut, dan kemungkinan kebiasaan yang telah bertahun-tahun dilakukan sehingga menjadikan mereka susah untuk melepas atau beralih ke pekerjaan yang lainnya.

Dalam melihat strategi mempertahankan eksistensinya di tengah perubahan sosial dengan hadirnya transportasi *online* dengan menggunakan teori tindakan sosial, Max Weber dapat dikaitkan bahwa rasionalitas yang dilakukan oleh para pengendara bentor di Kota Banda Aceh adalah rasionalitas nilai dan tradisional.

1. Tindakan rasional nilai yang dimaksud yaitu terkait dengan nilai ekonomi, jika dibandingkan dengan transportasi lain seperti taksi, ojek *online* yang harus menyetor uang setiap harinya kepada perusahaan, penghasilan bentor sepenuhnya adalah miliknya sendiri. Mereka tidak perlu memberikan uang setoran ke bos-bos atau pihak manapun sehingga secara ekonomi menjadi pengendara bentor hasilnya lebih menjanjikan daripada transportasi *online*.
2. Tindakan rasionalitas tradisional, ciri khas dari bentor adalah tarif yang bisa dinego, karena negosiasi harga

antara calon penumpang dan pengendara bentor merupakan tradisi yang telah ada sejak adanya bentor di Kota Banda Aceh.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan temuan peneliti, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Sebagian masyarakat berpersepsi bahwa bentor sulit ditemui dengan alasan karena bentor hanya menunggu di pangkalan, sehingga bagi masyarakat yang bekerja dan kuliah akan sangat memakan waktu banyak jika harus datang ke pangkalan bentor. Selain itu masyarakat juga berpendapat bahwa kehadiran becak sangat berguna bagi masyarakat yang memiliki kegiatan di pasar (pedagang). Karena dapat memudahkannya dan menghemat biaya jika harus membawa barang banyak.
2. Upaya yang dilakukan bentor dalam mempertahankan eksistensinya dengan cara melakukan inovasi seperti memeriksa bentor secara rutin untuk mencegah kerusakan secara tiba-tiba saat membawa pelanggan, memodifikasi tampilan bentor semaksimal mungkin seperti membuat dudukan sofa empuk dan mengganti alas dudukan dan atap yang robek, memberikan pelayanan prima seperti mendatangi tempat-tempat ramai agar mendapatkan penumpang seperti menunggu di pasar-pasar dan memberikan penawaran harga yang terjangkau.

B. Saran

1. Diharapkan pemerintah dapat memperhatikan perekonomian masyarakat miskin atau kurang mampu khususnya para pengendara bentor dengan menerapkan aturan tarif yang sesuai atau wajar agar

tidak terjadinya kesenjangan antara pengendara bendor dengan *driver* transportasi *online*.

2. Diharapkan pengendara dapat membuat strategi atau taktik yang lebih kreatif agar dapat mencapai pendapatan yang lebih baik.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Andika, Wijaya. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Jakarta: Sinar Grafika. 2016.
- Anwar, D. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya. 2003.
- Arikunto Suharsini, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Yogyakarta: Rineka. 2002.
- Damsar. *Sosiologi Ekonomi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 1997.
- Haris Herdiansyah, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Selemba Humanika. 2021.
- Irwan dan Indraddin, *Strategi dan Perubahan Sosial*, Yogyakarta: Deepublish. 2016.
- Martono, N. *Sosiologi Perubahan Sosial: Perspektif Klasik, Modern, Posmodern, Dan Poskolonial*. Raja Grafindo Persada Jakarta. 2012.
- Mulyana, D. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya. 2004.
- Rachmat, *Manajemen Strategik*. Bandung: Pustaka Setia. 2014.
- Saifuddin. *Pengantar Teori-Teori Social: Dari Teori Fungsionalisme hingga Post Modernisme*. Pustaka Obor Jakarta. 2003.
- Scott, James C, *Moral Ekonomi Petani Pergolakan Dan Subsistensi di Asia Tenggara*, Jakarta: LP3ES. 1981.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, Bandung: Alfabeta. 2012.

Sulistyo Basuki, *Metode Penelitian*. Jakarta: Wedatama Widya Sastra. 2006.

Ulber Silalahi, *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: Refika Aditama. 2009.

Widyamike Gede Mulawarman, *Kajian Pembangunan Manusia Berbasis Gender 2019: Perempuan Kepala Rumah Tangga Miskin yang Mempunyai Usaha Ekonomi di Bantang, Samarinda, dan Kutai Timur*, Yogyakarta: Istana Agency, 2020.

JURNAL

Irmayanti Yusuf, *Strategi Bertahan Hidup Pedagang Pasar Sanggam Adji Dilayas Kabupaten Berau*, e-Journal Sosiatri-Sosiologi, Vol. 7 No. 2 (2019).

Muzdalifah, Jurnal “*Keberadaan Becak Motor di Tengah Berkembangnya Transportasi Berbasis Online di Kecamatan tamalate, Kota makassar*” (2020).

Moha, Devie Indriany, “*Analisis Persepsi Masyarakat dalam Penggunaan Bentor Terhadap Pola Pergerakan Transportasi di Kota Gorontalo*” (2020) Vol 2. No. 2

Mudana Ketut, *Pengoperasian Becak Motor di Wilayah Kota Gorontalo*, *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol.28, No, 2, Maret 2016 (2019)

Muzdalifah, Jurnal “*Keberadaan Becak Motor di Tengah Berkembangnya Transportasi Berbasis Online di Kecamatan tamalate, Kota makassar*” (2020).

Sri wahyuni, *Strategi Pemerintah Indonesia dalam Penyelesaian konflik Klain tradisional fishing Ground pada Zona Ekonomi Ekklusif Indonesia di perairan Notuna Oleh Republik rakyat Tiongkok*, *Sosioreligius*, Vol.2 No.4 (2019)

Tanaka, S., & Sutandi, S. Pengaruh Kemampuan Berkomunikasi Dalam Bahasa Hokkien Terhadap Penguasaan Bahasa Mandarin Lisan Mahasiswa Sekolah Tinggi Di Kota Medan. *Sirok Bastra*, Vol. 10 No. 2. (2022).

Uly Muzakir, *Becak Argo Sebagai Sumber Penghasilan dan Transportasi Baru di Kota Madani*, *Journal Genta Mulia*, Vol.VII.

WEB

<https://kbbi.web.id/Strategi.html> diakses pada tanggal 16 Desember 2022

https://id.m.wikibooks.org/wiki/profil_becak_diindonesia/sejarah_perkembangan_becak_di_indonesia, di akses pada tanggal 16 Desember 2022

SKRIPSI

Arrahmah, Nabilah, Skripsi: *Analisis kehidupan ekonomi tukang becak kayuh (studi kasus di daerah Mergosono Malang)* (Malang: Universitas Negeri Malang), 2021.

Resti Putri Lestari, Skripsi: *Strategi Pengembangan Pasar Tradisional dalam Meningkatkan Kepuasan Pedagang (Studi Kasus Pasar Baru Stabab)*, (Medan: Universitas Islam Negeri Sumatera Utara), 2019.

Lampiran- lampiran

1. Dokumentasi



Gambar.1 Wawancara dengan Bapak Abu



Gambar.2 Wawancara dengan Bapak Muhammad Daud



Gambar.3 Wawancara dengan Bapak Amiruddin



Gambar.4 Wawancara dengan Bapak Alfian

Lampiran 2.

DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA

A. Wawancara dengan Masyarakat

1. Bagaimana pendapat anda terhadap bentor?
2. Apakah anda salah satu pengguna bentor? Jika iya/tidak alasannya kenapa
3. Anda lebih memilih bentor atau transportasi online? Apa alasan anda
4. Sejauh pengamatan anda, bentor apakah masih ramai yang menggunakannya? Jika iya/tidak alasannya kenapa
5. Dari segi kenyamanan dan keamanan, bentor dan transportasi online yang mana lebih baik untuk anda? Apa alasan anda
6. Dari segi jasa transpor bentor dan transportasi online, yang mana lebih cocok atau pas dengan kondisi uang anda?
7. Apakah anda setuju dengan ada transportasi online? Apa alasan anda
8. Menurut anda apakah bentor masih cocok untuk kondisi saat ini? Alasannya kenapa
9. menurut anda, keberadaan bentor semakin sepi atau tetap sama dengan adanya transportasi online?

B. Wawancara dengan Pengendara Bentor

1. Menurut anda apa kelebihan menggunakan bentor?
2. Apakah ada perbedaan bentor jaman dulu dan sekarang?
3. Sudah berapa tahun anda berprofesi sebagai pengendara bentor?
4. Kenapa anda memilih tempat mangkal di kawasan barata Banda Aceh?
5. Bagaimana cara anda mempertahankan agar bentor ini tetap berjalan?

6. Jika masyarakat sakarang ini lebih memilih menggunakan transportasi online, apakah anda khawatir dengan perubahan ini?
7. Apakah anda ada keinginan untuk memberikan pelayanan online?
8. Apakah adan memiliki kendala selama ini dalam menjalankan bentor? Berupa bagaimana?
9. Apakah ada pembinaan dari pihak terkait untuk pemilik bentor di kota banda Aceh?



Lampiran 3.

Surat Penelitian



**KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS USHULUDDIN DAN FILSAFAT**

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon : 0651- 7557321, Email : uin@ar-raniry.ac.id

Nomor : B-1263/Un.08/FUF.I/PP.00.9/05/2023

Lamp : -

Hal : *Penelitian Ilmiah Mahasiswa*

Kepada Yth,

1. Tukang Becak Motor 1
2. Tukang Becak Motor 2
3. Masyarakat

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pimpinan Fakultas Ushuluddin dan Filsafat UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : **Sri Wahyuni / 190305058**

Semester/Jurusan : / Sosiologi Agama

Alamat sekarang : Gampong pineung

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Ushuluddin dan Filsafat bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak/Ibu pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul **EKSISTENSI BENTOR SETELAH ADANYA TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA BANDA ACEH**

Demikian surat ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terimakasih.

Banda Aceh, 17 Mei 2023

an. Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik dan
Kelembagaan,



*Berlaku sampai : 17 November
2023*

Dr. Maizuddin, M.Ag.

Lampiran. 4 SK Pembimbing



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS USHULUDDIN DAN FILSAFAT
 Jl. Syekh Abdurrauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
<http://ar-raniry.ac.id/fakultas3/fakultas-ushuluddin-dan-filsafat>

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS USHULUDDIN DAN FILSAFAT UIN AR-RANIRY
 Nomor: B-441/Un.08/FUF/PP.00.9/02/2023

Tentang

**PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA PADA PROGRAM STUDI SOSIOLOGI AGAMA
 FAKULTAS USHULUDDIN DAN FILSAFAT UIN AR-RANIRY SEMESTER GENAP
 TAHUN AKADEMIK 2022/2023**

DEKAN FAKULTAS USHULUDDIN DAN FILSAFAT UIN AR-RANIRY

Memimbang :

- a. bahwa dalam usaha untuk lebih meningkatkan mutu dan kualitas lulusan Fakultas Ushuluddin dan Filsafat UIN Ar-Raniry, dipandang perlu untuk mengangkat dan menetapkan Pembimbing Skripsi mahasiswa pada Fakultas Ushuluddin dan Filsafat UIN Ar-Raniry.
- b. bahwa yang namanya tersebut dibawah ini, dipandang mampu dan memenuhi syarat untuk diangkat dan diserahkan tugas sebagai Pembimbing Skripsi tersebut.

Mengingat :

1. Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003; tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012; tentang Pendidikan Tinggi;
3. Keputusan Menteri Agama No. 89 Tahun 1963; tentang Pendirian IAIN Ar-Raniry.
4. Keputusan Menteri Agama No.12 Tahun 2014; tentang Organisasi dan Tata Kerja UIN Ar-Raniry.
5. Peraturan Presiden RI Nomor 64 tahun 2013; tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh menjadi Universitas Islam Negeri Banda Aceh.
6. Keputusan Menteri Agama Nomor 492 Tahun 2003; tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS di Lingkungan Departemen Agama RI.
7. Peraturan Menteri Agama Nomor 21 Tahun 2015; tentang Statuta UIN Ar-Raniry.
8. Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Nomor 01 Tahun 2014; tentang Jenis-jenis Pemberian Kuasa dan Pendelegasian Wewenang kepada Para Dekan dan Direktur Pascasarjana dalam Lingkungan UIN Ar-Raniry.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : **PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA PADA PRODI SOSIOLOGI AGAMA FAKULTAS USHULUDDIN DAN FILSAFAT UIN AR-RANIRY SEMESTER GENAP TAHUN AKADEMIK 2022/2023**

KESATU : Mengangkat / Menunjuk saudara

a. Suci Fajarui, M.A	Sebagai Pembimbing I
b. Nofal Liata, M.Si	Sebagai Pembimbing II

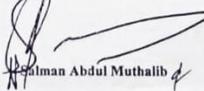
Untuk membimbing Skripsi yang diajukan oleh :

Nama	: Sri Wahyuni
NIM	: 190305058
Prodi	: Sosiologi Agama
Judul	: Eksistensi Bentor Setelah Adanya Transportasi Online di Kota Banda Aceh

KEDUA : Pembimbing tersebut pada diktom pertama diatas ditugaskan untuk membimbing skripsi mahasiswa sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan.

Surat keputusan ini mulai berlaku sejak ditetapkan, dengan ketentuan akan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya, jika ternyata terdapat kekeliruan dalam penetapan ini.

Ditetapkan di : Banda Aceh
 Pada tanggal : 06 Februari 2023
 Dekan,


Salman Abdul Muthalib

Tembusan :

1. Wakil Dekan I Fak. Ushuluddindan Filsafat
2. Ketua Prodi Sosiologi Agama Fak. Ushuluddin dan Filsafat
3. Pembimbing I
4. Pembimbing II
5. Kasub. Bag. Akademik
6. Yang bersangkutan