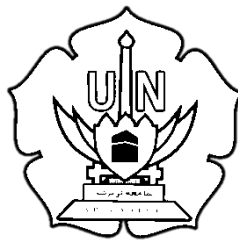


SKRIPSI
DAMPAK KEBERADAAN TRANSPORTASI *ONLINE*
TERHADAP PENDAPATAN TRANSPORTASI
KONVENSIONAL (STUDI KASUS PENARIK BECAK DI
BANDA ACEH)



Disusun Oleh:
ANDI RISWANDA
NIM. 140602146

PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2019 M / 1440 H

LEMBAR PERSETUJUAN SIDANG SKRIPSI

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Beban Studi
Untuk Menyelesaikan Program Studi Ekonomi Syariah

Dengan Judul:

**Dampak Keberadaan Transportasi *Online* Terhadap Pendapatan
Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak di Banda
Aceh).**

Disusun Oleh:

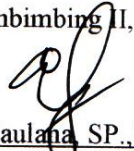
Andi Riswanda
NIM. 140602146

Disetujui untuk diseminarkan dan dinyatakan bahwa isi dan formatnya
telah memenuhi syarat sebagai kelengkapan dalam penyelesaian studi pada
Program Studi Ekonomi Syariah
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry

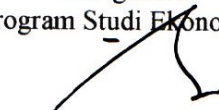
Pembimbing I,


Dr. Zaki Fuad, M.Ag
NIP. 19640314 199203 1 003

Pembimbing II,


Hafizh Maulana, SP., S.HI., ME
NIDN. 2006019002

Mengetahui
Ketua Program Studi Ekonomi Syariah,


Dr. Nilam Sari, M.Ag
NIP. 19710317 200801 2 007

LEMBAR PENGESAHAN SEMINAR HASIL

SKRIPSI

Andi Riswanda
NIM: 140602146

Dengan Judul:

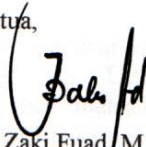
**Dampak Keberadaan Transportasi *Online* Terhadap Pendapatan
Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak di Banda Aceh).**

Telah Diseminarkan Oleh Program Studi Strata Satu (S1)
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry
dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima Sebagai Salah Satu Beban Studi Untuk
Menyelesaikan Program Studi Strata 1 dalam bidang Ekonomi Syariah

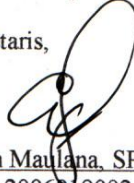
Pada Hari/Tanggal : Selasa, 8 Januari 2019
1 Jumadil Ula 1440 H

Banda Aceh
Tim Penilai Seminar Hasil Skripsi

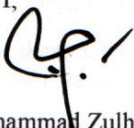
Ketua,


Dr. Zaki Fuad, M.Ag
NIP. 19640314 199203 1 003

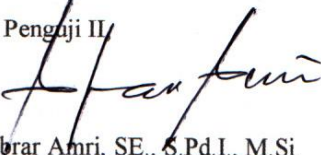
Sekretaris,


Hafizh Maulana, SP., S.HI., ME
NIDN. 2006019002

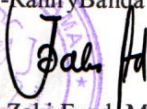
Penguji I,

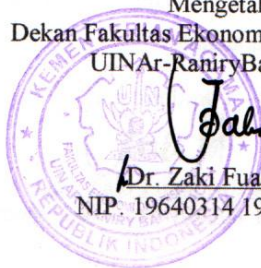

Dr. Muhammad Zulhilmi, M.A
NIP. 19720428 200501 1 003

Penguji II,


Abrar Amri, SE., S.Pd.I., M.Si
NIDN. 0122078601

Mengetahui
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Ar-Raniry Banda Aceh


Dr. Zaki Fuad, M.Ag
NIP. 19640314 199203 1 003



LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertandatangan di bawah ini

Nama : Andi Riswanda

NIM : 140602146

Program Studi : Ekonomi Syariah

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan SKRIPSI ini, saya:

- 1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.***
- 2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.***
- 3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.***
- 4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.***
- 5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.***

Bila di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggung jawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 8 Januari 2019

Yang Menyatakan



Andi Riswanda

KATA PENGANTAR



Syukur Alhamdulillah kita panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “Dampak Keberadaan Transportasi *Online* Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak di Banda Aceh)”. Shalawat dan salam tak lupa pula kita sanjungkan kepangkuan alam Nabi Besar kita Muhammad SAW yang telah membawa kita dari alam kebodohan ke alam yang berilmu pengetahuan.

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu tugas akhir yang harus dipenuhi oleh penulis dan merupakan syarat untuk menyelesaikan program studi Ekonomi Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Dalam proses penyelesaian tugas akhir ini, penulis banyak mengalami kendala dan pasang surut semangat. Namun, berkat motivasi, bimbingan, dukungan, dan bantuan yang sangat berharga dari berbagai pihak, penulis akhirnya dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Oleh karena itu, penulis sangat berterima kasih terutama kepada :

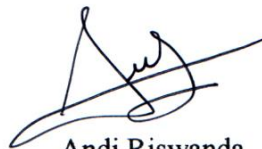
1. Dr. Zaki Fuad, M.Ag selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry.
2. Dr. Nilam Sari, M.Ag dan Cut Dian Fitri, SE, Ak., M.si selaku Ketua dan Sekretaris Program Studi Ekonomi Syariah.
3. Muhammad Arifin, Ph. D selaku ketua Laboratorium beserta Dosen Staf Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam.
4. Dr. Zaki Fuad, M.Ag dan Hafiizh Maulana, SP., S.HI., ME selaku pembimbing I dan pembimbing II yang telah meluangkan waktu bimbingan kepada penulis sehingga tugas akhir ini dapat selesai sebagaimana mestinya.
5. Dr. Muhammad Zuhilmi, M.A dan Abrar Amri, SE., S.Pd.I., M.Si selaku penguji I dan penguji II yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun guna penyempurnaan skripsi ini.
6. Khairul Amri, SE., M.Si selaku Penasehat Akademik (PA) penulis selama menempuh pendidikan di Program Studi Ekonomi Syariah. Terima kasih juga kepada seluruh dosen-dosen yang mengajar pada Program Studi Ekonomi Syariah selama proses belajar mengajar.
7. Kedua orang tua tercinta, Aiyub A.W dan Saidah A.R yang selalu memberikan kasih sayang, cinta, motivasi tentang begitu berartinya kerja keras tanpa kenal rasa keluh kesah serta doa yang tiada hentinya agar penulis memperoleh yang terbaik, didikan, dukungan serta semua jasa yang tidak ternilai harganya yang telah diberikan selama ini. Serta kedua adik

saya yang tersayang Nanda Olivia dan Nazilaturrahmah telah memberikan semangat, dukungan dan do'a.

8. Sahabat Sahabat-sahabat seperjuangan Annisqa, Salsabila, Manda, Fajar, Haris, Denny, Behlul, Rizal, Dila, Juni, Sarah serta teman-teman jurusan Ekonomi Syariah angkatan 2014. Sahabat-sahabat Mona, Marissa, Akram, Ajiz, Fahri, Rekha, Fatlon dan Wanda, terbaik atas segala dukungan yang pernah diberikan agar penulis bisa dengan cepat menyelesaikan skripsi.

Akhirnya penulis mengucapkan banyak terima kasih untuk semua pihak semoga mendapat balasan yang setimpal dari Allah SWT. Dan semoga Tugas Akhir ini bermanfaat untuk semua pihak yang membacanya.

Banda Aceh, 15 Februari 2019
Penulis



Andi Riswanda

TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K

Nomor: 158 Tahun1987 –Nomor:0543 b/u/1987

1. Konsonan

No	Arab	Latin	No	Arab	Latin
1	ا	Tidakdilambangkan	16	ط	Ṭ
2	ب	B	17	ظ	Ẓ
3	ت	T	18	ع	‘
4	ث	Ṣ	19	غ	G
5	ج	J	20	ف	F
6	ح	H	21	ق	Q
7	خ	Kh	22	ك	K
8	د	D	23	ل	L
9	ذ	Ẓ	24	م	M
10	ر	R	25	ن	N
11	ز	Z	26	و	W
12	س	S	27	ه	H
13	ش	Sy	28	ء	’
14	ص	Ṣ	29	ي	Y
15	ض	Ḍ			

2. Vokal

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin
◌َ	<i>Fathah</i>	A
◌ِ	<i>Kasrah</i>	I
◌ُ	<i>Dammah</i>	U

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
◌َ ي	<i>Fathah</i> dan ya	Ai
◌َ و	<i>Fathah</i> dan wau	Au

Contoh:

كيف : *kaifa*

هول : *haula*

3. *Maddah*

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf , transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
اَ / اِ	<i>Fatḥah</i> dan <i>alif</i> atau ya	Ā
اِ / اِ	<i>Kasrah</i> dan ya	Ī
اُ / اِ	<i>Dammah</i> dan wau	Ū

Contoh:

قَالَ : *qāla*

رَمَى : *ramā*

قِيلَ : *qīla*

يَقُولُ : *yaqūlu*

4. *Ta Marbutah* (ة)

Transliterasi untuk *ta marbutah* ada dua.

a. *Ta marbutah* (ة)hidup

Ta marbutah (ة)yang hidup atau mendapat harkat *fatḥah*, *kasrah* dan *dammah*, transliterasinya adalah t.

b. *Ta marbutah* (ة) mati

Ta marbutah (ة)yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

- c. Kalau pada suatu kata yang akhir katanya ta *marbutah* (ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah* (ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : *rauḍah al-atfāl/ rauḍatul atfāl*

الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ : *al-Madīnah al-Munawwarah/*

al-Madīnatul Munawwarah

طَلْحَةُ : *Ṭal ḥah*

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail, sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Ḥamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL KEASLIAN	i
HALAMAN JUDUL KEASLIAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI	iv
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI	vi
KATA PENGANTAR	vii
HALAMAN TRANSLITERASI	x
ABSTRAK	xiv
DAFTAR ISI	xv
DAFTAR TABEL	xviii
DAFTAR GAMBAR	xix
DAFTAR LAMPIRAN	xx
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan Penelitian	8
1.4 Manfaat Penelitian	9
1.5 Sistematika Penulisan	10
BAB II LANDASAN TEORI	12
2.1 Transportasi.....	12
2.1.1 Pengertian Transportasi	12
2.1.2 Unsur Transportasi	14
2.1.3 Jenis Transportasi	15
2.1.4 Peran dan Manfaat Transportasi Umum.....	16
2.2 Kriteria Transportasi Publik.....	19
2.3 Transportasi <i>Online</i>	21
2.4 Becak dan Pengoperasiannya.....	24
2.5 Pendapatan	26
2.6 Definisi Rezeki.....	27
2.7 Pelanggan	30

2.8 Penelitian Terdahulu	30
2.9 Kerangka Pemikiran.....	43
2.10 Perumusan Hipotesis.....	44
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	45
3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian	45
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian	45
3.3 Populasi dan Sampel	46
3.3.1 Populasi	46
3.3.2 Sampel	47
3.4 Jenis dan Sumber Data.....	47
3.4.1 Data Primer.....	48
3.4.2 Data Skunder	48
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	48
3.5.1 Wawancara	49
3.5.2 Dokumentasi.....	49
3.6 Definisi Operasional	49
3.6.1 Pendapatan.....	50
3.6.2 Pelanggan.....	50
3.7 Teknik Pengolahan dan Analisis Data	51
3.7.1 Pengolahan Data.....	51
3.7.2 Analisis Data.....	51
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	55
1.1. Gambaran Umum Responden	55
4.1.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Umur	55
4.1.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan	56
4.1.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman kerja.....	57
4.1.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga	58
4.2 Gambaran Umum Responden dan Jumlah Pelanggan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi <i>Online</i>	60
4.2.1 Pendapatan.....	60
4.2.2 Pelanggan.....	62
4.3 Analisis Uji-T Berpasangan	64

4.4 Pembahasan Hasil Penelitian	67
4.4.1. Kondisi Penarik Becak Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi <i>Online</i>	67
4.4.2. Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu.....	69
4.4.3. Muatan Nilai Islam.....	73
BAB V PENUTUP	76
5.1 Kesimpulan	76
5.2 Saran	77
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN	83

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Tabel Hasil Penelitian Terdahulu	36
Tabel 4.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Umur	55
Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan	56
Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja	57
Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga.....	59
Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan Sebelum dan Sesudah	60
Tabel 4.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pelanggan Sebelum dan Sesudah.....	62
Tabel 4.7 Hasil Deskriptif Statistik Uji-T	65

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran	43

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Angket Penelitian.....	83
Lampiran 2 Rekapitulasi Data Responden	86
Lampiran 3 Analisis Data	87
Lampiran 4 Dokumentasi	89

ABSTRAK

Nama : Andi Riswanda
NIM : 140602146
Fakultas/Program Studi : Ekonomi dan Bisnis Islam/Ekonomi Syariah
Judul : Dampak Keberadaan Transportasi *Online*
Terhadap Pendapatan Transportasi
Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak di
Banda Aceh).
Tanggal Sidang : 8 Januari 2019
Tebal Skripsi : 112 Halaman
Pembimbing I : Dr. Zaki Fuad, M. Ag
Pembimbing II : Hafiih Maulana, SP., S.HI., ME

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan tingkat pendapatan dan jumlah pelanggan penarik becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Penelitian ini menggunakan data primer dengan kuesioner dan interview terhadap 30 responden. Metode analisis yang digunakan adalah uji t dua sampel berpasangan. Hasil korelasi terhadap jumlah pendapatan berdasarkan *output* SPSS, diketahui bahwa nilai Sig. (2-tailed) sebesar $0,000 < 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan jumlah pendapatan sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*. Sedangkan hasil korelasi terhadap jumlah pelanggan diketahui bahwa nilai Sig. (2-tailed) sebesar $0,000 < 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan jumlah pelanggan sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*.

Kata kunci : Transportasi, Pendapatan, Pelanggan.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan ekonomi suatu kota membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak memungkinkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Kebutuhan jasa pengangkutan atau disebut juga transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya (Salim, 2002:5).

Transportasi memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota. Kegiatan dari transportasi adalah memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain (*part of destination*), maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya (Tjakranegara, 1996:1).

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan umum harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah (Muhammad, 2013:7).

Ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal dalam bidang ketenagakerjaan, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan kesejahteraan serta pertumbuhan pembangunan sangat positif dan menentukan (Adisasmita, 2010:3).

Seiring dengan semakin berkembangnya *smartphone* (telepon pintar) yang memiliki fitur teknologi aplikasi untuk menghubungkan pengguna *smartphone* ke internet, mendorong perkembangan teknologi aplikasi hingga akhirnya saat ini dimanfaatkan sebagai media bisnis. Teknologi aplikasi merupakan hasil kreativitas para pelaku usaha yang melihat adanya peluang bisnis dalam wilayah diantara pembeli dan penjual jasa. Wilayah itulah yang dikembangkan para pelaku usaha untuk berbisnis dengan menciptakan teknologi aplikasi yang digunakan untuk menghubungkan antara masyarakat pengguna dan pelaku usaha.

Teknologi aplikasi yang digunakan untuk memesan barang dan jasa menggunakan sistem dan jaringan elektronik untuk menghubungkan konsumen. Akses ke pasar yang secara mudah dan cepat, menjadi nilai jual dari teknologi aplikasi. Karenanya, penggunaan teknologi juga tidak lepas dari unsur-unsur seperti penggunaan uang elektronik, penyimpanan data elektronik dan unsur-unsur lain yang merupakan bagian dari perdagangan elektronik atau *e-commerce*.

Saat ini bermunculan berbagai perusahaan jasa berbasis teknologi aplikasi yang berfungsi untuk mempertemukan masyarakat sebagai pembeli dan penjual

secara cepat dan praktis. Sehingga masyarakat lebih mudah memilih transportasi berbasis aplikasi *online* sesuai kehendak dan kebutuhannya, yaitu transportasi *online*.

Transportasi *online* merupakan transportasi yang berbasis suatu aplikasi tertentu, dimana konsumen memesan suatu sarana transportasi melalui sistem aplikasi di dalam *smartphone*. Saat konsumen melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi, *detail* pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan pengelolanya sudah langsung tersaji pada layar *smartphone* konsumen. Seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi.

Dengan adanya transportasi *online*, para penumpang kini tak perlu lagi menghampiri pangkalan ojek, becak ataupun tak perlu lagi menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu, para penumpang juga tidak harus terlibat dalam proses tawar-menawar karena tarif yang sudah ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Ketika terjebak kemacetan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak seperti pada saat menaiki transportasi berargometer, karena tarif yang sudah ditentukan

diawal perjalanan dengan berdasarkan jarak tempuh. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan oleh para pelaku usaha untuk memulai persaingan usaha dalam bisnis transportasi *online* (Hangganararas, 2017).

Berawal dari Ibukota transportasi *online* terus melebarkan sayapnya di Indonesia, kini transportasi *online* telah hadir di Aceh dan sedang marak dikalangan warga kota Banda Aceh seperti *Go-jek* dan *Grab*. Transportasi *online* tersebut dirasa sebagai transportasi alternatif yang lebih mudah diakses oleh setiap warga kota Banda Aceh. Mereka tidak perlu lagi berjalan kaki untuk dapat sampai ke pangkalan becak atau menunggu transportasi lain yang lewat di jalanan. Dengan adanya transportasi *online* warga kota Banda Aceh hanya perlu menunggu transportasi *online* menghampiri lokasi mereka. Dan juga, aplikasi transportasi *online* mempermudah calon penumpang berinteraksi dengan pengemudi transportasi *online*, sehingga calon penumpang dapat dengan mudah memberitahukan lokasi mereka kepada pengemudi transportasi *online*. Transportasi *online* juga tidak hanya menerima jasa antar jemput pelanggan sebagai objeknya, tetapi juga menawarkan jasa pengantaran barang, seperti pemesanan makan untuk diantar, ataupun hanya untuk mengambil barang yang tertinggal untuk kemudian diantarkan sampai kepada pengguna jasa. Kemudahan-kemudahan yang ditawarkan transportasi *online* tersebut

membuat para pengguna transportasi *online* mengalami peningkatan setiap harinya.

Meningkatnya penggunaan transportasi *online* dikalangan warga kota Banda Aceh, menyebabkan lapangan pekerjaan sebagai pengemudi transportasi *online* terbuka lebar, dengan semakin ramainya pengemudi transportasi *online* ini mengakibatkan berkurangnya pengguna angkutan umum. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan transportasi *online*, maka semakin sedikit penghasilan yang didapatkan oleh pengemudi angkutan umum, karena masyarakat lebih memilih transportasi *online* yang harganya lebih murah dibandingkan transportasi konvensional lainnya. Namun kemudahan yang ditawarkan oleh transportasi *online* terkesan menenggelamkan keberadaan transportasi konvensional yang ada. Salah satunya transportasi becak di kota Banda Aceh, dengan adanya transportasi *online* yang kini marak digunakan oleh warga kota Banda Aceh, berdampak terhadap berkurangnya minat penggunaan transportasi becak. Dengan berkurangnya minat warga kota Banda Aceh terhadap pengguna transportasi becak berpengaruh terhadap pendapatan mereka. Sehingga penarik becak yang berada di Banda Aceh ini pun merasa cukup dirugikan dengan kondisi tersebut. Ketua Koalisi Transportasi Aceh, Supriadi mengatakan, seluruh sopir angkutan umum di Aceh mengeluh sejak adanya transportasi

berbasis *online*. Dikarenakan sejak beroperasinya transportasi *online*, pendapatan sopir angkutan umum menurun drastis (Media Aceh, 2017).

Dengan terjadinya penurunnya pendapatan ini menimbulkan penolakan oleh transportasi becak dan transportasi umum lainnya terhadap keberadaan transportasi *online* yang ada di Banda Aceh. Penolakan ini diwujudkan dengan berdemo di depan kantor Gubernur Aceh dengan tuntutan untuk meniadakan transportasi *online* di kota Banda Aceh. Penolakan tersebut tidak hanya sebatas demo saja, namun tidak sedikit dari mereka yang melarang transportasi *online* untuk beroperasi di tempat-tempat yang ramai akan pengunjung seperti terminal, *mall*, bandara, pelabuhan dan tempat yang biasa menjadi pangkalan becak atau transportasi konvensional lainnya. Bahkan ada juga oknum-oknum yang menggunakan ancaman-ancaman untuk menakut-nakuti para pengemudi transportasi *online* agar tidak beroperasi di lokasi-lokasi yang sudah menjadi pangkalan tetap bagi transportasi konvensional seperti pangkalan becak.

Melihat masalah yang tengah terjadi di masyarakat tersebut antara transportasi *online* dan transportasi konvensional, penulis tertarik untuk melakukan penelitian. Penelitian ini penting untuk diteliti karena untuk mengetahui seberapa drastisnya penurunan pendapatan penarik becak di

kota Banda Aceh setelah kehadiran transportasi *online* (sebelum dan sesudah adanya). Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas maka penulis tertarik untuk meneliti bagaimana dampak kehadiran transportasi *online* terhadap pendapatan penarik becak dengan judul penelitian **“Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak di Banda Aceh)”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penulis merumuskan beberapa pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana pendapatan penarik becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*?
2. Bagaimana dampak keberadaan transportasi *online* terhadap jumlah pelanggan becak?

1.3 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan perumusan masalah, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui pendapatan penarik becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*.
2. Untuk mengetahui dampak keberadaan transportasi *online* terhadap jumlah pelanggan becak.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik untuk kalangan masyarakat, perusahaan transportasi dan dari kalangan pemerintah, antara lain:

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dalam dunia pendidikan tentang dampak dari keberadaan transportasi *online* terhadap pendapatan penarik becak.
- b. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan atau referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan kondisi pendapatan penarik becak terhadap keberadaan transportasi *online*.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi peneliti, agar dapat lebih memahami dampak dari keberadaan transportasi *online* terhadap pendapatan penarik becak.
- b. Bagi Masyarakat, agar dapat lebih bijak untuk memilih moda transportasi apa yang baik digunakan sesuai dengan kondisi yang ada.
- c. Bagi perusahaan transportasi, agar dapat menciptakan dan selalu mengembangkan alternatif solusi transportasi bagi masyarakat kota Banda Aceh yang tidak merugikan pihak manapun.

- d. Bagi pemerintah, agar dapat mempertimbangkan, memecahkan masalah, serta mengambil kebijakan/keputusan yang tepat mengenai keberadaan transportasi *online* maupun transportasi konvensional.

1.5 Sistematika Pembahasan

Dalam penyusunan skripsi ini penulis mempergunakan sistematika penulisan yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini berisikan tentang landasan teori yang berhubungan dengan masalah, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran dan perumusan hipotesis.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang metodologi yang digunakan dalam penelitian yang meliputi : jenis penelitian, waktu dan lokasi penelitian.

BAB IV : HASIL DARI PEMBAHASAN

Bab ini penulis akan menguraikan hasil penelitian dan pembahasan serta penjelasan dari hasil penelitian.

BAB V : PENUTUP

Penutup berisi tentang kesimpulan yang dirangkum berdasarkan hasil penelitian dan saran berupa masukan-masukan yang ingin disampaikan baik kepada pihak-pihak terkait maupun penelitian selanjutnya.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Transportasi

2.1.1 Pengertian Transportasi

Transportasi 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 (Nasution, 2004:15).

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan 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.

Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu

tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi berguna menurut waktu dan tempat. Dalam transportasi terdapat dua kategori yaitu:

1. Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
2. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. (Nasution, 2004:6).

Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlock (1991), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.
2. Menurut Munawar (2005), transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.
3. Menurut Kamaluddin (2003), transportasi dapat diartikan sebagai suatu proses kegiatan yang mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lainnya.
4. Menurut Simbolon (2003), transportasi adalah suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan.

5. Menurut Miro (2002), transportasi adalah proses pindah, gerak, mengangkut dan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana objek menjadi lebih bermanfaat dan hal ini tidak terlepas dari alat pendukung.

2.1.2 Unsur Transportasi

Secara umum, penggolongan dasar moda transportasi di dasarkan pada lima unsur transportasi berikut yaitu:

1. Manusia, yang membutuhkan transportasi.
2. Barang, yang diperlukan manusia.
3. Kendaraan, sebagai sarana transportasi.
4. Jalan, sebagai prasarana transportasi.
5. Organisasi, sebagai pengelola transportasi.

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Dalam hal ini perlu diketahui terlebih dulu ciri penumpang dan barang, kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta pelaksanaan transportasi. (Sukarto, 2006).

2.1.3 Jenis Transportasi

Berdasarkan unsur-unsur transportasi maka dapat dibedakan beberapa jenis transportasi sebagai berikut (Kamaluddin, 2003:18) :

1. Transportasi Darat (*Land Transport*)

Transportasi darat ini terdiri atas transportasi jalan raya (*Road Transport*) dan transportasi jalan rel (*Rail Transport*).

a. Transportasi jalan raya

Dalam transportasi jalan raya, alat transportasi yang digunakan berupa manusia, binatang, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan berupa jalan setapak, jalan tanah, jalan krikil dan jalan aspal. Tenaga penggerak yang digunakan adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM dan diesel.

b. Transportasi jalan rel

Sedangkan dalam transportasi jalan rel, alat angkut yang digunakan berupa kereta api, jalan yang digunakan berupa rel baja. Tenaga penggeraknya adalah berupa tenaga uap, diesel dan tenaga listrik.

2. Transportasi Air

Transportasi melalui air terdiri dari transportasi air di pedalaman (*inland transport*) dan transportasi laut (*ocean transport*).

a. Transportasi air pedalaman

Alat angkutan yang digunakan pada transportasi air pedalaman berupa, sampan, kano, motor boat dan kapal. Jalan yang dilalui adalah sungai, kanal dan danau. Tenaga penggerak yang digunakan adalah pendayung, layar, tenaga uap, BBM dan Diesel.

b. Transportasi Laut

Alat angkutan di dalam transportasi laut adalah perahu, kapal api/uap, dan kapal mesin. Jalan yang di lalui adalah laut,samudera dan teluk. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan antara lain adalah tenaga uap, BBM dan diesel.

3. Transportasi Udara

Transportasi udara merupakan alat angkutan yang mutakhir dan tercepat. Transportasi udara ini menggunakan pesawat udara (dengan segala jenisnya) sebagai alat transportasi dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya. Tenaga penggerak yang digunakan adalah BBM dengan berbagai rupa alat yang digerakkan.

2.1.4 Peran dan manfaat transportasi Umum

Menurut Tamin (2000:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai

prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Dengan melihat dua peran yang disampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi.

Menurut Soesilo (1999:14), transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk

tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- a. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
 - b. Penggunaan pelumas;
 - c. Penggunaan ban;
 - d. Pemeliharaan suku cadang;
 - e. Penyusutan dan bunga;
 - f. Waktu supir dan waktu penumpang.
2. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian.

3. Pengurangan Kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan- perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah

dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan prasarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat Akibat Perkembangan Ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan *output* dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

2.2 Kriteria Transportasi Publik

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi harus memenuhi kriteria pelayanan publik. Dagun (2006:126) mengungkapkan bahwa transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan.

Ketentuan pertama adalah kenyamanan, yaitu aspek kenyamanan harus dapat dirasakan oleh penumpang yang menggunakan jasa transportasi. Penumpang akan merasa nyaman di dalam sarana transportasi bila di sarana tersebut

dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya, salah satunya adalah pendingin udara, kedap terhadap asap kendaraan bermotor, dan proses yang dijalani calon penumpang sebelum dan setelah berada dalam sarana transportasi.

Ketentuan kedua adalah keamanan, yaitu aspek rasa aman yang dirasakan oleh penumpang selama mendapatkan pelayanan transportasi. Beberapa indikator yang digunakan dalam mengukur rasa aman diantaranya adalah sistem tertutup dimana sarana transportasi tidak mudah diakses oleh pihak lain yang bukan penumpang. Pada kasus bus, termasuk di dalamnya adalah halte atau terminal yang hanya diakses oleh penumpang yang sudah membeli tiket bus. Selain itu, adalah sistem naik dan turun penumpang. Untuk menjaga keamanan, penumpang harus naik dan turun hanya pada halte dan terminal yang telah ditetapkan, dan penumpang tidak dapat naik dan turun pada tempat selain halte dan terminal resmi. Dengan demikian, sistem tertutup ini dapat memberikan rasa aman bagi penumpang dari ancaman pencurian, pencopetan, perampokan, atau insiden-insiden lainnya yang mengancam keselamatan penumpang dalam menggunakan jasa transportasi.

Ketentuan ketiga adalah kecepatan, yaitu ketentuan terpenuhinya waktu sampai ke tempat tujuan dengan cepat dan atau tepat. Ketentuan ini hanya dapat terpenuhi bila

sarana transportasi didukung dengan pra sarana yang khusus, sebagai contoh adalah rel khusus yang dimiliki oleh kereta api. Sehingga dengan mengadopsi prasarana kereta api, maka pada transportasi bus pun dapat diterapkan dengan membangun jalur khusus atau disebut dengan *busway*.

2.3 Transportasi *Online*

Perkembangan teknologi internet yang cukup pesat memberikan perubahan sosial masyarakat. Banyak bisnis mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi tersebut, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa berbasis aplikasi. Salah satunya, adalah kemunculan moda transportasi berbasis *online* yang ternyata dapat memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran masyarakat akan layanan transportasi umum. Kemacetan ibukota dan ketakutan masyarakat dengan keamanan transportasi umum dijawab dengan kehadiran aplikasi transportasi *online* yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penggunanya (Chan, 2017).

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*. (Wijaya, 2016).

Saat *customer* melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan pengelolanya sudah langsung tersaji pada layar *smartphone* konsumen. Seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi.

Dengan adanya transportasi *online*, para penumpang kini tak perlu lagi menghampiri pangkalan ojek ataupun tak perlu lagi menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu, para penumpang juga tidak harus terlibat dalam proses tawar-menawar karena tarif yang sudah ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Ketika terjebak kemacetan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak seperti pada saat menaiki transportasi berargometer, karena tarif yang sudah ditentukan

diawal perjalanan dengan berdasarkan jarak tempuh. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan oleh para pelaku usaha untuk memulai persaingan usaha dalam bisnis transportasi *online* (Hangganararas, 2017).

Dalam hukum Islam transportasi *online* diperbolehkan. Karena, belum ada dalil yang mengharamkannya, seperti kaidah Fiqih: “Pada dasarnya, semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya”. Dari kaidah tersebut dipahami bahwa dalam urusan dunia termasuk di dalam muamalah, Islam memberikan kebebasan kepada manusia untuk mengaturnya sesuai dengan kemaslahatan mereka. Oleh karena itu semua bentuk akad dan berbagai cara transaksi yang dibuat oleh manusia hukumnya sah dan dibolehkan, asalkan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum yang ada dalam *syara'* Selain itu dijelaskan pula dalam (Q.S. Al-Baqarah [2]:198).

Allah berfirman:

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِنْ رَبِّكُمْ ۚ فَإِذَا أَفَضْتُمْ مِنْ عَرَفَاتٍ
فَاذْكُرُوا اللَّهَ عِنْدَ الْمَشْعَرِ الْحَرَامِ ۖ وَاذْكُرُوهُ كَمَا هَدَاكُمْ وَإِنْ كُنْتُمْ مِنْ
قَبْلِهِ لَمَنِ الضَّالِّينَ ﴿١٩٨﴾

Artinya: *“Tidak ada dosa bagimu untuk mencari karunia (rezeki hasil perniagaan) dari Tuhanmu. Maka apabila kamu telah bertolak dari 'Arafah, berdzikirlah kepada Allah di Masy'aril haram. Dan berdzikirlah (dengan menyebut) Allah sebagaimana yang ditunjukkan-Nya kepadamu; dan sesungguhnya kamu sebelum itu benar-benar termasuk orang-orang yang sesat.”*

Dari ayat di atas dijelaskan bahwa dibolehkan dalam mencari rizki dengan cara apapun, selama tidak bertentangan dengan *syara'*. Maka dari itu jasa transportasi *online* merupakan upaya mencari rizki melalui akad *musharakah*. Dalam mencari rizki, transportasi *online* juga bertujuan menolong penumpang untuk mempermudah masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Misalnya, mengantarkan anak sekolah, mengantarkan dokumen, serta belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir (Sholikha, 2016) .

2.4 Becak dan Pengoperasiannya

Becak (dari bahasa *Hokkien* : *be chia* “kereta kuda”) adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal becak adalah dua orang penumpang dan seorang

pengemudi. Becak bermotor atau becak mesin adalah becak yang menggunakan sepeda motor sebagai penggerak (Suryani, 2016).

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, setiap becak bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Membawa surat-surat kendaraan antara lain Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Surat Ijin Mengemudi C (SIM C), Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) ketika ada operasi yang di selenggarakan oleh Polisi Lalu Lintas setempat;
- b. Becak bermotor mengangkut penumpang maksimal 2 orang dewasa supaya keseimbangan dari becak bermotor tetap terjaga demi keselamatan pengemudi, penumpang becak bermotor serta pengguna jalan yang lain;
- c. Plat Nomor Tanda Nomor Kendaraan ditempatkan didepan kendaraan utama dan di belakang bak samping jika rumah-rumah berada disamping kanan atau kiri kendaraan utama, jika rumah-rumah berada didepan kendaraan utama maka plat depan ditempatkan pada bumper depan lalu plat belakang berada pada bagian belakang motor atau kendaraan utama, jika rumah-rumah berada dibelakang kendaraan utama maka plat

- di depan berada bagian depan motor atau kendaraan utama lalu plat belakang diberada di belakang rumah-rumah;
- d. Kecepatan maksimum becak bermotor maksimal 30 km/jam.
 - e. Pengemudi wajib menggunakan helm Standart Nasional Indonesia (SNI).
 - f. Tarif
 - g. Retribusi
 - h. Pangkalan becak bermotor
 - i. Sanksi pidana

Berdasarkan penjelasan terkait apa saja yang perlu diatur apabila suatu daerah yang hendak membuat Peraturan Daerah tentang becak bermotor maka pembuat kebijakan itu perlu memperhatikan beberapa aspek yang harus dipenuhi supaya keberadaan becak bermotor tidak menyalahi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2.5 Pendapatan

Pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos dan laba (Marbun, 2016:230). Pendapatan seseorang juga dapat didefinisikan sebagai banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan

mata uang yang dapat dihasilkan seseorang atau suatu bangsa dalam periode tertentu. Reksoprayitno mendefinisikan: “Pendapatan (*revenue*) dapat diartikan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu”. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah sebagai jumlah penghasilan yang diterima oleh para anggota masyarakat untuk jangka waktu tertentu sebagai balas jasa atau faktor-faktor produksi yang telah disumbangkan (Reksoprayitno, 2004:79). Menurut Sumitro Pendapatan adalah uang yang diterima dan diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan prestasi-prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan (Sumitro, 1990:27).

2.6 Definisi Rezeki

Menurut Ibnu Faris Al-Razi, kata rezeki bermakna pemberian, oleh karena itu ada suatu ungkapan mengatakan (*زَمَقَهُ اللهُ زَرْأَقَهُ*) yang artinya Allah memberinya rezeki. Berdasarkan beberapa pandangan mengenai rezeki dari segi bahasa di atas, dapat disimpulkan bahwa makna rezeki secara bahasa meliputi dua makna, makna pertama ialah pemberian, sedangkan makna kedua rezeki disebut sebagai apa-apa yang dimanfaatkan manusia, baik apa yang ia makan dan yang ia pakai dari pakaian.

Adapun makna rezeki secara istilah adalah ungkapan bagi setiap apa-apa yang Allah sampaikan kepada para hewan, maka mereka memakannya. Maka rezeki tersebut mencakup rezeki yang halal dan rezeki yang haram, dan jika dihubungkan kepada hewan maka ia dapat berbentuk makanan atau minuman bagi hewan tersebut. Adapun dalam pandangan Muktaizilah rezeki adalah ungkapan dari sesuatu yang dimiliki seseorang dan orang tersebut memakannya. Berdasarkan konsep tersebut, menurut pandangan Muktaizilah rezeki hanyalah rezeki halal saja, dan tidak ada rezeki yang haram. Gugusan pembahasan rezeki di atas jika diperhatikan hubungan antara makna rezeki secara bahasa dan istilah, dikandung maksud bahwa rezeki secara bahasa adalah pemberian, sedangkan secara istilah adalah sesuatu yang disampaikan, atau sesuatu yang disampaikan Allah kepada makhluk-Nya dan yang bermanfaat baginya (Pasmadi, 2015).

Pemahaman tentang rezeki merupakan bagian yang penting bagi akidah seorang muslim. Pemahaman tentang rezeki yang benar memiliki peranan penting dalam membentuk tingkah laku dan pandangan kedepan dalam hal kemandirian jiwa dan ketentraman bahwa rezeki berada dalam kekuasaan Allah.

Adapun ayat-ayat Al-Qur'an banyak yang menjelaskan bahwa rezeki makhluk-makhluk Allah semua

berada ditangan Allah, dan Allah yang menjamin dan memberikan rezeki tersebut kepada hamba-hambanya, salah satu ayat yang menjelaskan adalah (Q.S. Az-Zariyat [27]:58).

Allah berfirman:

إِنَّ اللَّهَ هُوَ الرَّزَّاقُ ذُو الْقُوَّةِ الْمَتِينُ ﴿٥٨﴾

Artinya: *“Sesungguhnya Allah, Dialah pemberi rezki yang mempunyai kekuatan lagi sangat kokoh”*.

Ayat di atas menjelaskan bahwa Allah yang memberikan rezeki kepada makhluknya dan menjamin rezeki tersebut, dan juga menjelaskan bahwa Allah memiliki kekuatan yang sangat kokoh. Dua sifat tersebut memberikan pemahaman bahwa, pertama Allah Maha pemberi rezeki yang tidak membutuhkan rezeki kepada selainnya, dan jika ada seseorang yang membutuhkan rezeki kepada selainnya berarti ia adalah lemah, dan membutuhkan kepada selainnya. Kedua, bahwa Allah memiliki kekuatan yang sangat kokoh, ayat menunjukkan bahwa Allah dzat yang tidak membutuhkan kepada pekerjaan, dan siapa yang membutuhkan pekerjaan dari selainnya menunjukkan bahwa ia adalah lemah dan tidak memiliki kekuatan (Pasmadi, 2015).

2.7 Pelanggan

Pelanggan adalah seseorang yang secara berulang-ulang datang ke tempat yang sama untuk membeli barang atau memperoleh jasa yang diinginkannya karena merasa puas dengan barang dan jasa tersebut (Lupiyoadi, 2006:174). Menurut Greenberg (2010:8), pelanggan atau *customer* adalah individu atau kelompok yang terbiasa membeli sebuah produk atau jasa berdasarkan keputusan mereka atas pertimbangan manfaat maupun harga yang kemudian melakukan hubungan dengan perusahaan melalui telepon, surat, dan fasilitas lainnya untuk mendapatkan suatu penawaran baru dari perusahaan, dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa pelanggan adalah individu atau kelompok yang membeli atau menggunakan sebuah produk atau jasa secara tetap yang kemudian melakukan hubungan dengan perusahaan untuk mendapatkan suatu penawaran baru dari perusahaan.

2.8 Penelitian Terdahulu

Aditya Maska Nugraha (2018), Masalah yang dibahas dalam skripsi ini adalah dampak kehadiran Taksi *Online GrabCar* terhadap pendapatan Taksi Konvensional *BlueBird*. Metode penelitian yang digunakan adalah metode *eksplanatif* dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis. Penelitian ini dilaksanakan di pangkalan taksi *Blue Bird* di

Plaza Medan Fair kecamatan Medan Petisah Kota Medan. Adapun jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 20 sampel dengan menggunakan metode penarikan sampel *Purposive Sampling*. Teknik pengumpulan data melalui kuesioner, observasi dan wawancara. Data yang didapat ditabulasikan kedalam tabel kemudian dianalisis dengan teknik Uji t. Di Medan sendiri Taksi *Online* hadir pada akhir tahun 2016 khususnya Taksi *Online GrabCar*, dengan kehadiran Taksi *Online GrabCar* tersebut memberikan dampak negatif bagi Supir Taksi Konvensional di Medan Khususnya yang bermangkal di *Plaza Medan Fair* dengan menurunnya pendapatan Supir Taksi Konvensional. Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negatif dari pendapatan Supir Taksi Konvensional di *Plaza Medan Fair* setelah kehadiran Taksi *Online GrabCar*. Hal ini dapat dilihat dari pendapatan sebelum kehadiran Taksi *Online GrabCar* dan setelah hadirnya Taksi *Online GrabCar* terjadinya penurunan pendapatan.

Wardiman Darmadi (2016), Penelitian ini berjudul Dampak Keberadaan Transportasi Ojek *Online (GO-JEK)* Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui Gambaran Dampak yang ditimbulkan dengan beroperasinya *GO-JEK* atau angkutan *online* di kota Makassar Serta

mengetahui pandangan islam tentang persingan *GO-JEK* dengan angkutan umum lainnya yang terjadi di Kota Makassar. Jenis penelitian bersifat kualitatif deskriptif, dengan menggunakan pendekatan yuridis dan sosiologi, dan memilih beberapa informan dengan *snowball sampling* dan *Purposif sampling*. Sumber data yang digunakan adalah sumber primer yaitu, informasi yang bersumber dari pengamatan langsung ke lokasi penelitian dengan cara observasi dan wawancara. Sedangkan sumber sekunder yaitu, data yang diperoleh dari dokumentasi atau studi kepustakaan untuk melengkapi data primer. Pengumpulan data dilakukan melalui *field research* melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *GO-JEK* atau ojek *online* adalah aplikasi yang berbasis *mobile* dengan sistem transportasi yang menggunakan berbagai bidang jasa termasuk angkutan umum. Dalam sistem pembagian hasil *GO-JEK* 20% untuk driver *GO-JEK* 80% untuk perusahaan *GO-JEK*, ketertarikan minat penumpang terhadap angkutan online sangat diminati oleh masyarakat karena dinilai tarif murah sampai ke lokasi tujuan aman mudah serta praktis dan menawarkan berbagai bidang jasa dengan tarif yang sudah di tentukan. Minat penumpang yang lebih banyak beralih ke angkutan *online* yang belum teregulasi ini menimbulkan pro dan kontra di kalangan driver konvensional yang dianggap tidak sesuai standar angkutan

menurut undang-undang 22 tahun 2009. Para sopir angkutan konvensional melakukan aksi demo dalam persaingan tolak angkutan *online* karena berdampak pada pendapatan angkutan konvensional dan tokoh agama Islam yang memandang bahwa persaingan angkutan *online* dan konvensional yang memicu konflik itu karena kecemburuan terhadap hak dan asasi masyarakat untuk memperoleh penghasilan serta kurangnya aqidah dan akhlak.

Indra Fauzi (2016), tentang Dampak Bus Lintas USU Terhadap Pendapatan Penarik Becak Di Kampus USU Padang Bulan Medan. Masalah yang dibahas dalam skripsi ini adalah dampak kehadiran Bus Lintas USU terhadap pendapatan penarik becak. Metode penelitian yang digunakan adalah metode *eksplanatif* dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis. Penelitian ini dilaksanakan di Kampus USU Padang Bulan Medan. Adapun jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 20 sampel dengan menggunakan metode penarikan sampel *Purposive Sampling*. Teknik pengumpulan data melalui kuesioner, observasi dan wawancara. Data yang didapat ditabulasikan ke dalam tabel kemudian dianalisis dengan teknik uji-t. Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negatif dari pendapatan penarik becak di Kampus USU setelah kehadiran Bus Lintas USU. Hal ini dapat dilihat dari pendapatan sebelum kehadiran Bus Lintas

USU dan setelah hadirnya Bus Lintas USU terjadinya penurunan pendapatan.

Yogi Syahputra (2016), tentang Analisis Tingkat Pendapatan Supir Taksi di Kota Medan (Studi Komparatif: Sebelum dan Sesudah Bandara Pindah). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan tingkat pendapatan supir taksi di Kota Medan antara sebelum dan sesudah perpindahan bandara. Jenis penelitian ini adalah penelitian komparatif. Penelitian ini menggunakan data primer dengan kuesioner dan *interview* terhadap 30 responden. Metode analisis yang digunakan adalah uji t dua sampel berpasangan. Hasil dari uji t dua sampel berpasangan menghasilkan nilai Assymp Sig. (2- tailed) Pendapatan Supir Taksi adalah 0.045, sedangkan taraf nyata 0.05. Oleh karena itu, nilai Assymp Sig. (2-tailed) < 0.05 , sehingga menunjukkan adanya perbedaan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara. Perbedaan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara adalah sebesar Rp2.795.000, dimana Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum perpindahan bandara adalah sebesar Rp4.528.333 dan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sesudah perpindahan bandara adalah sebesar Rp1.733.333.

Aprima Syafrino (2017). Tentang Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan

Kesejahteraan. Keberadaan *Transportation Network Companies (TNC)* ojek *online* di Kota Bogor menimbulkan kontroversi dari berbagai kalangan masyarakat. *TNC* ojek *online* tersebut menjadi pesaing bagi ojek konvensional dan alat transportasi umum lainnya. Di satu pihak keberadaan ojek *online* dapat memberikan kenyamanan bagi konsumen dan di pihak lain menjadi ancaman bagi jenis transportasi konvensional. Disamping itu tingkat pengangguran di kota Bogor masih relatif tinggi dan cenderung berfluktuasi. Dengan demikian tujuan utama dari penelitian ini adalah menganalisis tingkat efisiensi ojek *online* dalam transportasi umum, dampak keberadaan ojek *online* terhadap perluasan kesempatan kerja, dan kesejahteraan pengemudi ojek *online*. Penelitian dilakukan dengan metode survei sehingga data utama yang digunakan merupakan data primer yang dikumpulkan melalui wawancara dengan menggunakan kuesioner terhadap pengemudi ojek *online*. Metode analisis yang digunakan mencakup analisis waktu dan biaya perjalanan, analisis elastisitas tenaga kerja dan analisis pendapatan. Hasil analisis menunjukkan bahwa dibandingkan dengan angkutan kota (Angkot), ojek *online* merupakan alat transportasi yang lebih efisien dalam hal waktu perjalanan, namun sebaliknya untuk biaya transportasi. Keberadaan *TNC* ojek *online* mampu membuka kesempatan kerja di sektor transportasi tersebut, namun dampaknya terhadap

pengurangan pengangguran masih harus dipelajari lebih lanjut mengingat sebagian besar pengemudi ojek *online* sebelumnya sudah memiliki pekerjaan. Dalam hal dampaknya terhadap kesejateraan pengemudi ojek *online*, keberadaan ojek *online* secara umum mampu meningkatkan pendapatan pengemudi ojek *online*. Namun demikian, jika ditinjau lebih detail menurut *TNC*, keberadaan ojek *online* tidak selalu memberikan dampak positif terhadap kesejahteraan pengemudi ojek *online*, keberadaan ojek *online* hanya memberikan pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *TNC* Grab dan Gojek dan sebaliknya terhadap pendapatan pengemudi *TNC Uber*.

Tabel 2.1
Hasil Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
1	Aditya Maska Nugraha (2018)	Dampak kehadiran Taksi <i>Online GrabCar</i> terhadap pendapatan Taksi Konvensio	Metode penelitian yang digunakan adalah metode <i>eksplanatif</i> dengan pendekatan	Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negatif dari pendapatan Supir Taksi Konvensional di Plaza Medan Fair

Tabel 2.1 Lanjutan

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
		nal <i>BlueBird</i> .	kuantitatif dengan menguji hipotesis.	setelah kehadiran Taksi <i>Online</i> GrabCar.
2	Wardiman Darmadi (2016)	Dampak Keberadaan Transportasi Ojek <i>Online</i> (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar.	Jenis penelitian bersifat kualitatif deskriptif, dengan menggunakan pendekatan yuridis dan sosiologi, dan memilih beberapa informan dengan <i>snowball sampling</i> dan <i>Purposif sampling</i> .	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa GO-JEK atau ojek <i>online</i> adalah aplikasi yang berbasis <i>mobile</i> dengan sistem transportasi yang menggunakan berbagai bidang jasa termasuk angkutan umum. Dalam sistem pembagian hasil Go-Jek 20% untuk <i>driver</i> GO-JEK 80% untuk perusahaan GO-JEK, ketertarikan minat penumpang terhadap angkutan <i>online</i> sangat diminati oleh masyarakat karena

Tabel 2.1 Lanjutan

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
				dinilai tarif murah sampai ke lokasi tujuan aman mudah serta praktis dan menawarkan berbagai bidang jasa dengan tarif yang sudah ditentukan. Minat penumpang yang lebih banyak beralih ke angkutan <i>online</i> yang belum teregulasi ini menimbulkan pro dan kontra dikalangan <i>driver</i> konvensional yang dianggap tidak sesuai standar angkutan menurut undang-undang 22 tahun 2009.
3	Indra Fauzi Hasibuan (2016)	Dampak Bus Lintas USU	Metode penelitian yang	Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka

Tabel 2.1 Lanjutan

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
		Terhadap Pendapatan Penarik Becak Di Kampus USU Padang Bulan Medan	digunakan adalah metode <i>eksplanatif</i> dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis.	dapat diketahui bahwa terdapat dampak negatif dari pendapatan penarik becak di Kampus USU setelah kehadiran Bus Lintas USU. Hal ini dapat dilihat dari pendapatan sebelum kehadiran Bus Lintas USU dan setelah hadirnya Bus Lintas USU terjadinya penurunan pendapatan.
4	Yogi Syahputra (2015)	Analisis Tingkat Pendapatan Supir Taksi di Kota Medan (Studi Komparatif : Sebelum	Jenis penelitian ini adalah penelitian komparatif. Penelitian ini menggunakan data	Hasil dari uji t dua sampel berpasangan menghasilkan nilai Assymp Sig. (2-tailed) Pendapatan Supir Taksi adalah 0.045, sedangkan taraf nyata 0.05. Oleh karena itu, nilai

Tabel 2.1 Lanjutan

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
		dan Sesudah Bandara Pindah).	primer dengan kuesioner dan <i>interview</i> terhadap 30 responden. Metode analisis yang digunakan adalah uji t dua sampel berpasangan.	Assymp Sig. (2-tailed) < 0.05, sehingga menunjukkan adanya perbedaan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara. Perbedaan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara adalah sebesar Rp2.795.000, dimana Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum perpindahan bandara adalah sebesar Rp4.528.333 dan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sesudah perpindahan bandara adalah sebesar Rp1.733.333.

Tabel 2.1 Lanjutan

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
5	Aprima Syafrino (2017)	Efisiensi dan Dampak Ojek <i>Online</i> Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan.	Penelitian dilakukan dengan metode survei sehingga data utama yang digunakan merupakan data primer yang dikumpulkan melalui wawancara dengan menggunakan kuesioner terhadap pengemudi ojek <i>online</i> .	Hasil analisis menunjukkan bahwa dibandingkan dengan angkutan kota (Angkot), ojek <i>online</i> merupakan alat transportasi yang lebih efisien dalam hal waktu perjalanan, namun sebaliknya untuk biaya transportasi. Keberadaan TNC ojek <i>online</i> mampu membuka kesempatan kerja di sektor transportasi tersebut, namun dampaknya terhadap pengurangan pengangguran masih harus dipelajari lebih lanjut mengingat sebagian besar pengemudi ojek

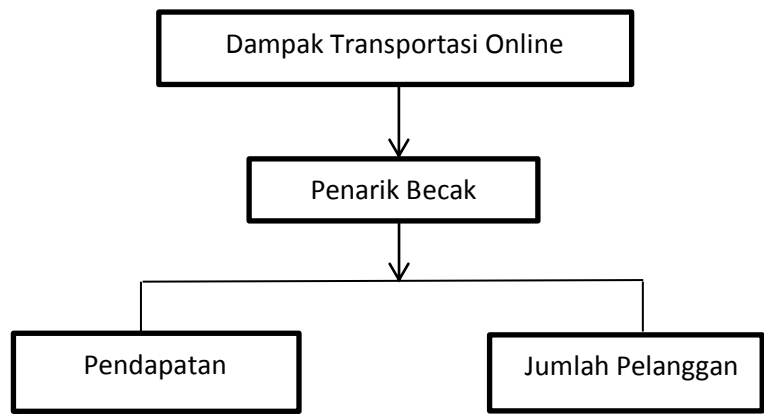
Tabel 2.1 Lanjutan

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
				<i>online</i> sebelumnya sudah memiliki pekerjaan. Dalam hal dampaknya terhadap kesejahteraan pengemudi ojek <i>online</i> , keberadaan ojek <i>online</i> secara umum mampu meningkatkan pendapatan pengemudi ojek <i>online</i> . Namun demikian, jika ditinjau lebih detail menurut <i>TNC</i> , keberadaan ojek <i>online</i> tidak selalu memberikan dampak positif terhadap kesejahteraan pengemudi ojek <i>online</i> , keberadaan ojek online hanya memberikan

Tabel 2.1 Lanjutan

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
				pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi <i>TNC Grab</i> dan <i>Gojek</i> dan sebaliknya terhadap pendapatan pengemudi <i>TNC Uber</i> .

2.9 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1

Kerangka Pemikiran

Penelitian ini untuk menganalisis bagaimana keberadaan transportasi *online* berdampak terhadap penarik

becak dilihat dari pendapatan dan jumlah pelanggan sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* dengan menggunakan uji beda *paired t-test*.

2.10 Perumusan Hipotesis

Pengertian hipotesis penelitian merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan (Sugiyono, 2009:96). Dalam penelitian ini diajukan beberapa hipotesis sebagai berikut:

Ho 1: Diduga tidak ada dampak yang terjadi terhadap pendapatan becak sebelum dan sesudah adanya Transportasi *Online*.

Ha 1: Diduga ada dampak yang terjadi terhadap pendapatan becak sebelum dan sesudah adanya Transportasi *Online*.

Ho2 : Diduga tidak ada dampak keberadaan transportasi *Online* terhadap jumlah pelanggan becak.

Ha2 : Diduga ada dampak keberadaan transportasi *Online* terhadap jumlah pelanggan becak.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian

Kategori penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif yang bertujuan untuk menganalisa data secara mendalam. Nantinya penelitian ini akan mendeskripsikan data-data terkait permasalahan yang diteliti dalam penelitian. Penelitian ini bersifat verifikasi dengan menggunakan data primer untuk menjawab pokok permasalahan dan menjabarkan tujuan penelitian yang nantinya diperoleh dari hasil wawancara secara langsung kepada responden untuk memperoleh data utama penelitian dan melengkapi penjelasan-penjelasan akan penelitian.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Adapun lokasi penelitian yang peneliti pilih adalah pangkalan becak yang ada di Banda Aceh. Ada 6 tempat pangkalan becak yang akan menjadi objek dalam penelitian ini yaitu pangkalan becak yang ada di Pasar Peunayong, Mesjid Raya Baiturrahman, REX Peunayong, Rumah Sakit Umum Zainoel Abidin, Pasar Aceh dan Suzuya *Mall*, karena daerah tersebut adalah pusat keramaian berbagai macam kegiatan dan pusat perbelanjaan. Kisaran waktu penelitian kurang lebih 1 (satu) bulan.

3.3 Populasi dan Sampel

3.3.1 Populasi

Populasi merupakan unit dimana hasil penelitian nantinya akan diterapkan (digeneralisir). Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dianalisa dan kemudian diambil kesimpulannya. Populasi dapat diartikan sebagai sekumpulan objek, benda, peristiwa atau individu yang akan dikaji dalam suatu penelitian. Berdasarkan pengertian ini, dapat dipahami bahwa mengenal populasi merujuk pada sekumpulan individu atau objek yang memiliki ciri atau sifat yang sama. Tidak seragam namun diantara mereka harus ada persamaan (Siagian, 2011). Berdasarkan pendapat tersebut maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah penarik becak di seputaran kota Banda Aceh yang sudah bekerja sebelum dan sesudah hadirnya transportasi *online*. Populasi dari penelitian ini adalah seluruh penarik becak yang ada di kota Banda Aceh.

3.3.2 Sampel

Bagian dari populasi yang diambil untuk diteliti disebut sampel. Sampel berarti contoh, kesimpulan tentang contoh akan sama dengan keseluruhan individu dari mana

sampel diambil, karena contoh mempunyai ciri yang sama dengan keseluruhan yang menjadi sumbernya.

Sampel adalah sekumpulan individu yang menjadi bagian dari populasi yang dapat dijangkau sehingga peneliti secara langsung dapat mengumpulkan data atau melakukan pengamatan/pengukuran pada unit ini. Menurut Gay dan Diehl dalam (Indrawan dan Yaniawati, 2014:102) jika penelitiannya korelasional, sampel minimumnya adalah 30 subjek dan menurut Roscoe ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian. Lokasi sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah berdasarkan data dari para Pengendara Becak yang ada di beberapa pangkalan di Banda Aceh. Sampel dari penelitian ini adalah 30 responden yang ada di beberapa pangkalan yang ada seputaran kota Banda Aceh.

3.4 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data kuantitatif. Data kuantitatif adalah data yang diukur dalam suatu skala *numeric* (angka). Yakni mengukur nilai satu atau lebih *variable* dalam sampel atau populasi dengan hasil penyajian penelitian dalam bentuk angka atau statistik (Purhantara, 2010:02). Metode ini digunakan untuk mengetahui Dampak Keberadaan Transportasi Online

Terhadap Pendapatan Transportasi Becak. Adapun sumber data yang dibutuhkan untuk menunjang penelitian ini adalah:

3.4.1 Data Primer (*primary data*)

Data primer adalah data yang langsung diperoleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian (Bungin, 2005:132). Data primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu hasil dari wawancara dengan responden yang terkait untuk dijadikan sampel dalam penelitian dan keterangan-keterangan dari pihak Pengendara Becak.

3.4.2 Data Sekunder (*secondary data*)

Menurut Sugiyono (2004:129) data sekunder adalah sumber data yang diberikan secara tidak langsung kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau dokumen. Data ini meliputi dokumen jumlah responden dari Pengendara Becak yang ada di Banda Aceh.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan cara mengumpulkan data yang dibutuhkan untuk menjawab rumusan masalah penelitian (Noor, 2011:138). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode wawancara dan dokumentasi.

3.5.1 Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang menggunakan pertanyaan secara lisan kepada subjek penelitian (Sanusi, 2013:105). Penelitian ini peneliti melakukan wawancara langsung dengan para Pengendara Becak. Teknik yang digunakan untuk memperoleh data dengan cara tanya jawab secara langsung kepada responden untuk memperoleh data utama penelitian serta keterangan mengenai variabel penelitian yang diteliti.

3.5.2 Dokumentasi

Dokumentasi yaitu suatu metode pengumpulan data yang bersifat sekunder dengan jalan mempelajari dokumen yang diperlukan untuk mendukung validitas data. Metode dokumentasi berupa pencarian data yang berkaitan dengan hal-hal atau variabel berupa buku, catatan, jurnal, transkrip, surat kabar, makalah, majalah, prasasti, notulen, *legger*, agenda dan sebagainya (Suharsimi, 2006:231). Kemudian data yang diperoleh dari referensi tersebut digunakan sebagai data penelitian.

3.6 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel atau konstruk dengan cara memberikan arti, atau menspesifikasikan kegiatan, ataupun

memberikan suatu operasional yang diperlukan mengukur kontrak atau variabel tersebut. Definisi masing-masing variabel yaitu :

3.6.1 Pendapatan

Pendapatan merupakan semua penerimaan seseorang sebagai balas jasanya dalam proses produksi. Balas jasa tersebut bisa berupa upah, bunga, sewa, maupun, laba tergantung pada faktor produksi pada yang dilibatkan dalam proses produksi. Dalam penelitian ini pendapatan yang dimaksud adalah pendapatan bersih penarik becak yang didapat setiap harinya sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh.

3.6.2 Pelanggan

Menurut Greenberg (2010:8), pelanggan atau *customer* adalah individu atau kelompok yang terbiasa membeli sebuah produk atau jasa berdasarkan keputusan mereka atas pertimbangan manfaat maupun harga yang kemudian melakukan hubungan dengan perusahaan melalui telepon, surat, dan fasilitas lainnya untuk mendapatkan suatu penawaran baru dari perusahaan. Dalam penelitian ini pelanggan yang dimaksud adalah jumlah pelanggan yang menggunakan jasa penarik becak setiap

harinya sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh.

3.7 Teknik Pengolahan dan Analisis Data

3.7.1 Pengolahan Data

Proses pengolahan data dalam penelitian ini melalui langkah-langkah sebagai berikut :

- a. Memeriksa kembali kebenaran data yang diperoleh atau dikumpulkan dengan melakukan pengecekan kembali lembar observasi.
- b. Memasukkan data yang telah dikumpulkan ke dalam master tabel secara komputerisasi, kemudian membuat distribusi frekuensi sederhana.
- c. Membuat tabel sebaran data yang meliputi mean, standar deviasi, nilai minimum dan maksimum.

3.7.2 Analisis Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik analisis data kuantitatif, yaitu data yang dapat diwujudkan dengan angka yang diperoleh dari lapangan. Dalam penelitian kuantitatif yang dilandasi pada suatu asumsi bahwa suatu gejala itu dapat diklasifikasikan, dan hubungan gejala bersifat kausal (sebab-akibat), maka peneliti dapat melakukan penelitian dengan memfokuskan kepada beberapa variabel

saja. Pola hubungan antara variabel yang akan diteliti tersebut selanjutnya disebut dengan paradigma penelitian.

Jadi paradigma penelitian merupakan pola pikir yang menunjukkan hubungan antara variabel yang akan diteliti yang sekaligus mencerminkan jenis dan jumlah rumusan masalah yang perlu dijawab melalui penelitian. Paradigma penelitian ini terdiri atas satu variabel independen dan dependen.

Adapun data kuantitatif ini dianalisis oleh penulis dengan menggunakan statistik. Rumus yang digunakan adalah rumus *t-test* atau uji t dan uji *paired sample t-test*. Karena yang digunakan rumus t, rumus t banyak ragamnya dan pemakaiannya disesuaikan dengan karakteristik data yang akan dibandingkan. Tahapan menggunakan uji *paired sample t-test* yaitu:

1. Analisis Univariat

Analisis univariat menghasilkan distribusi dan presentase dari tiap variabel. Analisis ini dilakukan untuk mendeskripsikan variabel penelitian dengan membuat tabel distribusi frekuensi dan sebaran data dalam bentuk tabel. Tujuan dari analisis univariat adalah untuk menjelaskan karakteristik masing-masing variabel yang diteliti. Data yang ditampilkan dalam analisa univariat adalah distribusi frekuensi dari karakteristik sampel, standar deviasi, nilai rata-rata, nilai maksimum dan minimum.

2. Analisis Bivariat

Analisa bivariat dilakukuan pada dua variabel untuk mengetahui adanya hubungan atau korelasi, perbedaan. Uji yang digunakan adalah uji *t-test dependent*. Dalam penelitian ini uji *t-test* yang dilakukan adalah *t-test dependent* atau *paired sample t-test* digunakan untuk membandingkan rata-rata dua set data (data sebelum dan sesudah) yang saling berpasangan. Dalam penelitian ini dua set data adalah sebelum dan sesudah perlakuan pada masing-masing kelompok sampel, pada taraf kepercayaan 95% ($\alpha 0,05$).

Untuk kelompok kontrol, karena data tidak berdistribusi normal untuk melihat rata-rata perubahan sebelum dan sesudah intervensi digunakan uji *Rank Bertingkat Wilcoxon* (Siregar, 2015:331), sedangkan untuk berkelompok perlakuan digunakan uji *saired sampel t-test*. Secara manual Rumus *t-test* yang digunakan untuk sampel berpasangan (*paired*) adalah :

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2} - 2r\left(\frac{s_1}{\sqrt{n_1}}\right)\left(\frac{s_2}{\sqrt{n_2}}\right)}}$$

Keterangan :

$\bar{X}_1$ = Rata-rata sampel 1

$\bar{X}_2$ = Rata-rata sampel 2

S_1 = Simpangan baku sampel 1

S_2 = Simpangan baku sampel 2

S_1^2 = Varians sampel 1

S_2^2 = Varians sampel 2

r = Korelasi antara dua sampel

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Responden

Pada pembahasan berikut disajikan deskripsi data yang telah diperoleh dalam penelitian. Data hasil penelitian diperoleh secara langsung dari wawancara, yaitu dengan mengajukan pertanyaan yang telah dipersiapkan oleh peneliti. Responden dalam penelitian ini berjumlah 30 penarik becak yang ada di beberapa pangkalan yang ada di Banda Aceh.

4.1.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Data lain yang disajikan mengenai keadaan umum responden adalah umur. Besarnya persentase berdasarkan kisaran umur responden disajikan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.1
Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

No	Umur (Tahun)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	31 – 40	5	16,67%
2	41 – 50	13	43,33%
3	51 – 60	11	36,67%
4	61 – 70	1	3,33%
Jumlah		30	100%

Sumber : Data Olahan (2018)

Berdasarkan data di atas dapat dilihat bahwa penarik becak yang ada di Banda Aceh yang lebih banyak kisaran berumur 41-50 tahun berjumlah 13 orang (43,33%), yang berumur 51-60 tahun berjumlah 11 orang (36,67%), kemudian yang berumur 31-40 tahun lumayan sedikit yaitu 5 orang (16,67%) dan yang paling sedikit adalah yang berumur 61-70 tahun hanya 1 orang (3,33%), dapat disimpulkan bahwa umur para penarik becak lebih dominan yang berumur 41-50 tahun (43,33%).

4.1.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

Informasi yang disajikan mengenai data keadaan umum responden berdasarkan tingkat pendidikan yang diperoleh dari penelitian. Adapun besarnya persentase berdasarkan tingkat pendidikan disajikan pada tabel yang ada di bawah ini:

Tabel 4.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

No	Pendidikan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	SD	3	10%
2	SMP	14	46,67%
3	SMA	13	43,33%
Jumlah		30	100%

Sumber : Data Olahan (2018)

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa penarik becak yang ada di kota Banda Aceh lebih banyak yang berlatar belakang pendidikan SMP berjumlah 14 orang (46,67%), disusul berlatar belakang pendidikan SMA 13 orang (43,33%), hanya berbeda 1 orang saja dengan yang berlatar belakang pendidikan SMP dan kemudian yang paling sedikit adalah yang berlatar belakang pendidikan SD yaitu hanya 3 orang saja (10%), dapat disimpulkan penarik becak yang berlatar belakang SMP dan SMA yang lebih dominan.

4.1.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

Informasi yang disajikan mengenai data keadaan umum responden berdasarkan pengalaman kerja yang diperoleh dari penelitian. Adapun besarnya persentase berdasarkan pengalaman kerja disajikan pada tabel yang ada di bawah ini:

Tabel 4.3
karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

No	Pengalaman Kerja (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	06-Okt	9	30%
2	Nop-15	10	33,33%
3	16 – 20	9	30%

No	Pengalaman Kerja (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
4	21 – 25	2	6,67%
Jumlah		30	100%

Sumber : Data Olahan (2018)

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa para penarik yang sudah bekerja 11-15 tahun ada 10 orang penarik becak atau 33,33 %, lalu yang sudah bekerja 6-10 tahun ada 9 orang penarik becak atau 30 %, kemudian yang sudah bekerja 16-20 tahun juga ada 9 orang atau 30 % juga dan yang paling sedikit adalah yang sudah bekerja paling lama yaitu 21-25 tahun hanya ada 2 orang saja atau 6,67%, dapat dilihat bahwa yang pengalaman kerja paling dominan adalah yang sudah bekerja 11-14 tahun yaitu 10 orang.

4.1.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

Informasi yang disajikan mengenai data keadaan umum responden berdasarkan jumlah anggota keluarga yang diperoleh dari penelitian. Adapun besarnya persentase berdasarkan jumlah anggota keluarga disajikan pada tabel yang ada di bawah ini:

Tabel 4.4
Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

No	Jumlah Anggota Keluarga (Orang)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	1-2	4	13,33%
2	3-4	17	56,67%
3	5-6	9	30%
Jumlah		30	100%

Sumber : Data Olahan (2018)

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa penarik becak yang memiliki jumlah anggota keluarga yang berjumlah 3-4 orang adalah yang paling dominan dari yang lainnya sebanyak 17 orang penarik becak (56,67%), selanjutnya yang terbanyak adalah yang memiliki jumlah anggota keluarga yang berjumlah 5-6 orang yaitu ada 9 orang penarik becak (30%) dan yang paling sedikit adalah yang memiliki jumlah anggota keluarga 1-2 orang yaitu hanya 4 orang penarik becak saja (13,33%).

4.2 Gambaran Umum Pendapatan dan Jumlah Pelanggan Sebelum dan Sesudah adanya Transportasi Online

4.2.1 Pendapatan

Disajikan informasi tentang jumlah pendapatan yang didapatkan oleh penarik becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh. Adapun besarnya jumlah pendapatan yang didapatkan oleh penarik becak setiap harinya sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* telah disajikan dalam tabel berikut :

Tabel 4.5
Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan Sebelum dan Sesudah

No	Sebelum			Sesudah		
	Jumlah Pendapatan	Jumlah Responden	Persentase (%)	Jumlah Pendapatan	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Rp60.000 - Rp100.000	16	53%	Rp10.000 - Rp20.000	3	10%
2	Rp110.000 - RP150.000	13	43%	Rp21.000 - Rp30.000	12	40%
3	>Rp160.000	1	4%	>Rp31.000	15	50%
Jumlah		30	100%	Jumlah	30	100%

Sumber : Data Olahan (2018)

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mendapatkan pendapatan kisaran Rp60.000 - Rp100.000 adalah yang paling banyak yaitu ada 16

responden (53%), kemudian yang pendapatannya sekitar Rp110.000 – Rp150.000 ada 13 responden (43%) dan yang paling sedikit adalah yang pendapatannya lebih dari Rp160.000 yaitu hanya 1 responden saja (4%). Maka dapat disimpulkan jumlah pendapatan yang paling dominan yang didapat oleh responden adalah Rp60.000 - Rp100.000.

Dari tabel 4.5 di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mendapatkan pendapatan kisaran lebih dari Rp31.000 adalah yang paling banyak yaitu ada 15 responden (50%), kemudian yang pendapatannya sekitar Rp21.000 – Rp30.000 ada 12 responden (40%) dan yang paling sedikit adalah yang pendapatannya Rp10.000 – Rp20.000 yaitu hanya 3 responden saja (10%). Maka dapat disimpulkan jumlah pendapatan yang paling dominan yang didapat oleh responden adalah lebih dari Rp31.000.

Dari tabel 4.5 di atas dapat dilihat bagaimana perbedaan jumlah pendapatan becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*, bahwa sebelum adanya transportasi *online* jumlah pendapatan becak masih di atas Rp60.000 perhari dan setelah adanya transportasi *online* jumlah pendapatan becak menjadi sangat menurun yaitu di bawah Rp60.000 perhari, hal ini terjadi dikarenakan setelah adanya transportasi *online* para penarik becak sangat sulit mendapatkan penumpang dikarenakan penumpang sudah banyak yang beralih menggunakan transportasi *online*.

4.2.2 Pelanggan

Disajikan informasi tentang jumlah pelanggan yang menggunakan jasa penarik becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh. Adapun jumlah pelanggan yang menggunakan jasa penarik becak setiap harinya sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* telah disajikan dalam tabel berikut :

Tabel 4.6
Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pelanggan
Sebelum dan Sesudah

No	Sebelum			Sesudah		
	Jumlah Pelanggan	Jumlah Responden	Persentase (%)	Jumlah Pelanggan	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	6 - 8 Orang	9	30%	1 - 2 Orang	10	33,33%
2	9 - 11 Orang	11	36,67%	3 - 4 Orang	17	56,67%
3	>12 Orang	10	33,33%	5 Orang	3	10%
Jumlah		30	100%	Jumlah	30	100%

Sumber : Data Olahan (2018)

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mendapatkan pelanggan kisaran 9-11 orang adalah yang paling banyak yaitu ada 11 responden (36,67%), kemudian yang mendapatkan pelanggan lebih dari 12 orang ada 10 responden (33,33%), dan yang paling rendah

adalah yang mendapatkan pelanggan kisaran 6-8 orang yaitu ada 9 responden (30%). Maka dapat disimpulkan jumlah pelanggan yang paling dominan didapat oleh responden adalah kisaran 9-11 orang pelanggan.

Dari tabel 4.6 di atas dapat dilihat bahwa jumlah responden yang mendapatkan pelanggan kisaran 3-4 orang adalah yang paling banyak yaitu ada 17 responden (56,67%), kemudian yang yang mendapatkan pelanggan kisaran 1-2 orang ada 10 responden (33,33%), dan yang paling rendah adalah yang mendapatkan pelanggan sekitar 5 orang yaitu hanya ada 3 responden (10%). Maka dapat disimpulkan jumlah pelanggan yang paling dominan didapat oleh responden adalah kisaran 3-4 orang pelanggan.

Dari tabel 4.6 di atas dapat dilihat bagaimana perbedaan jumlah pelanggan becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*, bahwa sebelum adanya transportasi *online* jumlah pelanggan masih di atas 5 orang perhari dan setelah adanya transportasi *online* jumlah pelanggan menjadi berkurang yaitu di bawah 5 orang perhari, hal ini terjadi di karenakan setelah adanya transportasi *online* para pelanggan lebih memilih menggunakan jasa transportasi *online* dibandingkan menggunakan jasa becak karena transportasi *online* lebih mudah diakses.

4.3 Analisis Uji-T Berpasangan (*Paired Sample t-Test*)

Uji-t berpasangan (*Paired-Sample t-Test*) digunakan untuk membandingkan selisih dua *mean* dari dua sampel yang berpasangan dengan asumsi data berdistribusi normal. Untuk dapat menganalisa tingkat pendapatan penarik becak sebelum dan sesudah adanya Transportasi *Online* adalah dengan membandingkan tingkat pendapatan pada dua keadaan yang berbeda yaitu saat sebelum adanya Transportasi *Online* dan sesudah adanya Transportasi *Online* di kota Banda Aceh. Sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa Transportasi *Online* memberi dampak terhadap tingkat pendapatan dan jumlah pelanggan penarik becak di Kota Banda Aceh. Dalam penelitian ini menganalisis dampak adanya transportasi *online* terhadap tingkat pendapatan dan jumlah pelanggan para penarik becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*. Adapun variabel yang terdapat dalam penelitian ini yaitu variabel pendapatan dan variabel pelanggan. Hasil analisis menggunakan uji-t berpasangan mengenai pendapatan dan pelanggan sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.7
Hasil Deskriptif Statistik Uji-t

Parameter	Mean		Std. Deviation		t-statistic	Sig.(2-tailed)
	Sesudah	Sebelum	Sebelum	Sesudah		
Pendapatan	Rp109.666,666	Rp34.666,666	Rp27.352,530	Rp10.165,300	17,118	0.000
Pelanggan	10,366	3,266	2,311	1,048	21,751	0.000

Sumber Hasil Output SPSS (Diolah 2018)

Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan uji-t berpasangan di atas menunjukkan bahwa jumlah pendapatan para penarik becak dapat dikatakan berkurang setelah adanya transportasi *online* di kota Banda Aceh. Rata-rata pendapatan yang didapat para penarik becak setiap harinya sebelum adanya transportasi *online* adalah sebesar Rp109.666,6667 dengan standar *deviation* Rp27.352,53040 dan sesudah adanya transportasi *online* sebesar Rp34.666,6667 dengan standar *deviation* Rp10.165,30045. Hasil korelasi antara kedua variabel yang menghasilkan angka 0,496 dengan nilai probabilitas (sig.) 0,000. Hal ini menyatakan bahwa korelasi antara sebelum adanya transportasi *online* dan sesudah adanya transportasi *online* berhubungan secara nyata, karena nilai probabilitas <0,05. Berdasarkan *output* di atas, diketahui bahwa nilai Sig. (2-tailed) sebesar 0,000 < 0,05. Karena nilai Sig. (2-tailed) sebesar 0,000 lebih kecil dari 0,05 maka dapat

disimpulkan bahwa terdapat perbedaan jumlah pendapatan sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*.

Pada variabel pelanggan dapat dilihat setelah adanya transportasi *online* para penarik becak mengalami penurunan jumlah pelanggan. Hasil analisis menggunakan uji-t berpasangan mengenai jumlah pelanggan menunjukkan bahwa terjadi penurunan jumlah pelanggan. Hal ini dibuktikan dengan rata-rata jumlah pelanggan sebelum adanya transportasi *online* adalah 10 orang pelanggan yang menggunakan jasa penarik becak dengan standar *deviation* 2 orang dan sesudah adanya transportasi *online* jumlah pelanggan penarik becak rata-rata 3 orang dengan standar *deviation* 1 orang. Hasil korelasi antara kedua variabel yang menghasilkan angka 0,670 dengan nilai probabilitas (sig.) 0,000. Hal ini menyatakan bahwa korelasi antara sebelum adanya transportasi *online* dan sesudah adanya transportasi *online* berhubungan secara nyata, karena nilai probabilitas $< 0,05$. Berdasarkan *output* di atas, diketahui bahwa nilai Sig. (2-tailed) sebesar $0,000 < 0,05$. Karena nilai Sig. (2-tailed) sebesar 0,000 lebih kecil dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan jumlah pelanggan sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*.

4.4 Pembahasan Hasil Penelitian

4.4.1 Kondisi Penarik Becak Sebelum dan Sesudah adanya Transportasi *Online*

Transportasi becak di kota Banda Aceh sangat mendominasi di setiap sudut kota, kemanapun kita pergi sangat mudah menjumpai penarik becak mulai dari yang sedang berada di pangkalannya masing-masing bahkan yang sedang di jalanan. Umumnya warga Banda Aceh yang tidak memiliki kendaraan pribadi lebih memilih menggunakan transportasi becak ketimbang transportasi lain untuk berpergian ketujuannya masing-masing dan pada saat itu para penarik becakpun dengan sangat mudah mendapatkan para penumpangnya. Dengan berkembangnya teknologi yang semakin canggih hadirilah terobosan baru untuk memudahkan masyarakat yaitu transportasi *online* yang sedang marak saat ini. Dari keadaan tersebut membuat penarik becak semakin tersaingi dan penumpang lebih memilih menggunakan transportasi online yang lebih memudahkan calon penumpang mendapatkan transportasi hanya menggunakan *smartphone* tanpa harus keluar rumah.

Dari hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan para penarik becak yang ada di kota Banda Aceh dapat disimpulkan bahwa kondisi penarik becak dapat dilihat dari pendapatan setiap harinya sebelum adanya transportasi *online*, pendapatan rata-rata yang didapat yaitu sebesar

Rp110.000 dan jumlah penumpang rata-rata adalah 10 orang dan setelah adanya transportasi online para penarik becak hanya mendapatkan Rp35.000 dan jumlah penumpang rata-rata hanya 3 orang. Dari penjelasan di atas dapat dilihat bahwa kondisi penarik becak sangat memprihatinkan dikarenakan pendapatannya yang jauh menurun dari sebelum adanya transportasi *online*.

Hasil penelitian menggunakan uji-t mendapatkan hasil yang negatif terhadap pendapatan dan jumlah pelanggan penarik becak yang jauh menurun dari keadaan sebelum hadirnya transportasi *online*. Dari hasil wawancara yang juga dilakukan peneliti hampir dari seluruh penarik becak mengeluh dan tidak setuju dengan keberadaan transportasi *online* yang membuat mereka semakin susah mendapatkan penumpang, bahkan peneliti juga melihat ada salah satu pangkalan yang membuat sependuk melarang transportasi *online* mengambil penumpang di sekitar pangkalan becak dikarenakan mereka tidak ingin ada transportasi *online* ada yang mengambil penumpang di sekitaran pangkalan tersebut dan saat peneliti menanyakan ke penarik becak apakah suatu saat mereka akan beralih ke transportasi *online*, mereka lantas menjawab tidak sedikitpun berniat beralih ke transportasi *online* dan mereka lebih memilih mencari pekerjaan lain seperti berjualan atau membuka usaha kecil-kecilan untuk menafkahi keluarganya dan para penarik becak juga berharap

agar pemerintah dapat turun tangan menyelesaikan masalah yang para penarik becak alami saat ini, mereka berharap agar pemerintah membuat peraturan untuk membatasi tempat-tempat yang tidak boleh didatangi oleh transportasi *online*, seperti melarang transportasi *online* mengambil orderan di dekat pangkalan becak dan sekitarnya.

4.4.2 Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu

Aditya Maska Nugraha (2018), mengenai dampak kehadiran Taksi *Online GrabCar* terhadap pendapatan Taksi Konvensional *BlueBird*. Teknik pengumpulan data melalui kuesioner, observasi dan wawancara. Data yang didapat ditabulasikan ke dalam tabel kemudian dianalisis dengan teknik uji t. Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negatif dari pendapatan Supir Taksi Konvensional di *Plaza Medan Fair* setelah kehadiran Taksi *Online GrabCar*. Hal ini dapat dilihat dari pendapatan sebelum kehadiran Taksi *Online GrabCar* dan setelah hadirnya Taksi *Online GrabCar* terjadinya penurunan pendapatan. Perbandingan penelitian terdahulu dengan sekarang memiliki persamaan yaitu hasil penelitian sama-sama berdampak negatif terhadap pendapatan transportasi konvensional dan memiliki perbedaan pada variabel jumlah pelanggan.

Wardiman Darmadi (2016), mengenai dampak keberadaan Transportasi Ojek *Online* (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar. Pengumpulan data dilakukan melalui *field research* melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ketertarikan minat penumpang terhadap angkutan *online* sangat diminati oleh masyarakat karena dinilai tarif murah sampai ke lokasi tujuan aman mudah serta praktis dan menawarkan berbagai bidang jasa dengan tarif yang sudah ditentukan. Minat penumpang yang lebih banyak beralih ke angkutan online yang belum teregulasi ini menimbulkan pro dan kontra di kalangan *driver* konvensional yang dianggap tidak sesuai standar angkutan menurut undang-undang 22 tahun 2009. Para sopir angkutan konvensional melakukan aksi demo dalam persaingan tolak angkutan *online* karena berdampak pada pendapatan angkutan konvensional dan tokoh agama Islam yang memandang bahwa persaingan angkutan *online* dan konvensional yang memicu konflik itu karena kecemburuan terhadap hak dan asasi masyarakat untuk memperoleh penghasilan serta kurangnya aqidah dan akhlak. Perbandingan penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang adalah memiliki perbedaan pada metode penelitian, metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif.

Indra Fauzi (2016), mengenai Dampak Bus Lintas USU Terhadap Pendapatan Penarik Becak Di Kampus USU Padang Bulan Medan. Teknik pengumpulan data melalui kuesioner, observasi dan wawancara. Data yang didapat ditabulasikan kedalam tabel kemudian dianalisis dengan teknik uji t. Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negatif dari pendapatan penarik becak di kampus USU setelah kehadiran Bus Lintas USU. Hal ini dapat dilihat dari pendapatan sebelum kehadiran Bus Lintas USU dan setelah hadirnya Bus Lintas USU terjadinya penurunan pendapatan. Perbandingan penelitian terdahulu dan sekarang adalah sama-sama berdampak negatif terhadap pendapatan penarik becak dan perbedaannya adalah pada variabel jumlah pelanggan.

Yogi Syahputra (2016), mengenai Analisis Tingkat Pendapatan Supir Taksi di Kota Medan (Studi Komparatif: Sebelum dan Sesudah Bandara Pindah). Metode analisis yang digunakan adalah uji t dua sampel berpasangan. Hasil dari uji t dua sampel berpasangan menghasilkan nilai Assymp Sig. (2- tailed) pendapatan supir taksi adalah 0.045, sedangkan taraf nyata 0.05. Oleh karena itu, nilai Assymp Sig. (2-tailed) < 0.05 , sehingga menunjukkan adanya perbedaan tingkat pendapatan supir taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara. Perbandingan penelitian terdahulu dan sekarang

adalah sama-sama menunjukkan adanya perbedaan tingkat pendapatan dan perbedaanya pada variabel jumlah pelanggan.

Aprima Syafrino (2017). Mengenai Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan. Penelitian dilakukan dengan metode survei sehingga data utama yang digunakan merupakan data primer yang dikumpulkan melalui wawancara dengan menggunakan kuesioner terhadap pengemudi ojek *online*. Metode analisis yang digunakan mencakup analisis waktu dan biaya perjalanan, analisis elastisitas tenaga kerja dan analisis pendapatan. Hasil analisis menunjukkan bahwa dibandingkan dengan angkutan kota (Angkot), ojek *online* merupakan alat transportasi yang lebih efisien dalam hal waktu perjalanan, namun sebaliknya untuk biaya transportasi. Keberadaan *TNC* ojek *online* mampu membuka kesempatan kerja di sektor transportasi tersebut, namun dampaknya terhadap pengurangan pengangguran masih harus dipelajari lebih lanjut mengingat sebagian besar pengemudi ojek *online* sebelumnya sudah memiliki pekerjaan. Namun demikian, jika ditinjau lebih *detail* menurut *TNC*, keberadaan ojek *online* tidak selalu memberikan dampak positif terhadap kesejahteraan pengemudi ojek *online*, keberadaan ojek *online* hanya memberikan pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *TNC Grab* dan *Gojek* dan sebaliknya terhadap pendapatan pengemudi *TNC Uber*. Perbandingan penelitian

terdahulu dan sekarang adalah memiliki perbedaan pada variabel kesempatan kerja dan kesejahteraan.

4.4.3 Muatan Nilai Islam (Adil)

Adil menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia *online* adalah sama berat, tidak berat sebelah, tidak memihak, berpihak pada yang benar dan tidak sewenang-wenang. Sementara keadilan diartikan sebagai suatu sifat atau perbuatan atau perlakuan yang adil (KBBI:2016).

Sedangkan menurut bahasa Arab, adil di sebut dengan kata '*adilun* yang berarti sama dengan seimbang, dan *al'adl* artinya tidak berat sebelah, tidak memihak, berpihak kepada yang benar, tidak sewenang-wenang, tidak zalim, seimbang dan sepatutnya. Menurut istilah, adil adalah menegaskan suatu kebenaran terhadap dua masalah atau beberapa masalah untuk dipecahkan sesuai dengan aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh agama (Syamsuri 2007 : 100).

Terminologi keadilan dalam Al-Qur'an disebutkan dalam berbagai istilah, antara lain '*adl, qisth, mizan, hiss, qasd*, atau variasi ekspresi tidak langsung, sementara untuk terminologi ketidakadilan adalah *zulm, itsm, dhalal*, dan lainnya. Setelah kata "Allah" dan "Pengetahuan" keadilan dengan berbagai terminologinya merupakan kata yang paling sering disebutkan dalam Al-Qur'an.

Dengan berbagai muatan makna “adil” tersebut, secara garis besar keadilan dapat didefinisikan sebagai suatu keadaan dimana terdapat kesamaan perlakuan dimata hukum, kesamaan hak kompensasi, hak hidup secara layak, hak menikmati pembangunan dan tidak adanya pihak yang dirugikan serta adanya keseimbangan dalam setiap aspek kehidupan (Pusat Pengkajian Pengembangan Ekonomi Islam 2008 : 59).

Islam mendefinisikan adil sebagai “tidak mendzalimi dan tidak didzalimi”. Implikasi ekonomi dari nilai ini adalah bahwa pelaku ekonomi tidak dibolehkan untuk mengejar keuntungan pribadi bila hal itu merugikan orang lain atau merusak alam. Tanpa keadilan, manusia akan terkotak-kotak dalam berbagai golongan. Golongan yang satu akan mendzalimi golongan yang lain, sehingga terjadi eksploitasi manusia atas manusia (Mujahidin 2010: 15).

Dari hasil wawancara peneliti mengenai keadilan antara pendapatan penarik becak dan pendapatan transportasi *online* didapatkan jawaban dari dari penarik becak bahwa rata-rata mengatakan tidak adil dikarenakan para penarik becak sangat sulit mendapatkan penumpang selama adanya transportasi *online*. Bahkan mereka sudah berjam-jam menunggu dan mencari penumpang di pangkalan dan jalanan tetapi jarang mendapatkan penumpang. Berbeda dengan transportasi *online*, mereka dapat bersantai-santai di tempat

yang mereka inginkan hanya dengan menunggu *smartphonenya* menerima orderan dari penumpang dan pendapatan mereka malah lebih banyak di banding penarik becak.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian tentang Dampak Keberadaan Transportasi *Online* Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak di Banda Aceh) disimpulkan bahwa:

1. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran Transportasi *Online* memberikan dampak negatif terhadap tingkat pendapatan para penarik becak. Terbukti bahwa terdapat penurunan tingkat pendapatan penarik becak sebelum dan sesudah hadirnya transportasi *online*. Rata-rata pendapatan yang didapat para penarik becak setiap harinya sebelum adanya transportasi *online* adalah sebesar Rp110.000 dan sesudah adanya transportasi *online* sebesar Rp35.000.
2. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran Transportasi *Online* memberikan dampak negatif terhadap jumlah pelanggan penarik becak. Terbukti bahwa terdapat penurunan jumlah pelanggan becak sebelum dan sesudah hadirnya transportasi *online*. Rata-rata jumlah pelanggan becak sebelum adanya

transportasi *online* adalah 10 orang dan rata-rata jumlah pelanggan sesudah adanya transportasi adalah 3 orang.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian, dapat diberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada Pemerintah untuk mengambil sikap tegas dalam menyelesaikan permasalahan seperti mengeluarkan peraturan-peraturan yang adil dan dapat diterima oleh kedua belah pihak tersebut.
2. Diharapkan kepada penarik becak tetap sabar dan tetap semangat dengan kondisi ekonomi yang mereka alami saat ini dan agar dapat terus berkerja lebih gigih tidak hanya berpatok pada menarik becak saja, diharapkan agar dapat mencari pekerjaan sampingan lainnya untuk menambah pendapatan mereka agar dapat mencukupi kebutuhan keluarga.
3. Bagi akademisi perlu diadakan penelitian selanjutnya yakni untuk menyempurnakan penelitian ini, serta dapat menambahkan variabel-variabel baru dan pengembangan teori sehingga penelitian selanjutnya lebih baik dan kompherensif.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Qur'an dan Terjemahannya. Departemen Agama RI.
- Adisasmita, R. (2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Ghara Ilmu.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bungin, B. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Chan, Arianis. Dkk. (2017). Perbandingan Pengalaman Pengguna pada Aplikasi Mobile Go-Jek dan Grab (Studi pada Konsumen PT. Go-Jek dan PT. Grab Indonesia di Dki Jakarta). *Jurnal AdBispreneur Vol.2, No.2*, 164.
- Dagun, S. M. (2006). *Busway, Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Darmadi, W. (2016). *Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Go-Jek) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Makassar*. Makassar: UIN Alauddin.
- Greenberg, P. (2010). *CRM as The Speed of Light*. New York: McGraw Hill.

- Hangganararas, S. (2017). *Analisis Kelayakan Layanan GO-JEK Sebagai Moda Transportasi di Yogyakarta*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya .
- Hasibuan, I. F. (2016). *Dampak Kehadiran Bus Lintas Usu Terhadap Pendapatan Penarik Becak Di Kampus Usu Padang Bulan Medan*. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Indrawan, R dan Poppy Yaniawati. (2014). *Metodologi Penelitian*. Bandung: Refika Aditama.
- Kamaluddin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- KBBI. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. Dari: <http://kbbi.kemdikbud.go.id> [Diakses 28 Oktober 2018].
- Lupiyoadi, H. (2006). *Manajemen Pemasaran jasa Edisi kedua*. Jakarta: Salemba Empat.
- Marbun, B. (2003). *Kamus Manajemen*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Media Aceh. (2017). *Tolak Transportasi Online, Sopir Angkutan Umum Demo di Kantor Gubernur Aceh*. Dari: <http://mediaaceh.co/2017/10/16/30664/tolak-transportasi-online-sopir-angkutan-umum-demo-di-kantor-gubernur-aceh> [Diakses 7 July 2018].
- Miro, F. (2002). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

- Muhammad, A. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Mujahidin, A. (2010). *Ekonomi Islam*. Pekanbaru: Suskapress.
- Munawar, A. (2005). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Morlock, E. K. (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Nasution, M. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Noor, J. (2011). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Nugraha, A. M. (2018). *Dampak Kehadiran Taksi Online Grabcar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird Di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)*. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Pasmadi, A. K. (2015). Konsep Rezeki dalam al-Quran. *Jurnal Didaktika Islamika*, Volume 6 No 2, 134.
- Purhantara, W. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif untuk Bisnis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Pusat Pengkajian Pengembangan. (2008). *Ekonomi Islam*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

- Reksoprayitno. (2004). *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*. Jakarta: Bina Grafika.
- Republik Indonesia. (2017). *Undang Undang Lalu Lintas & Angkutan Jalan*. Surabaya: Permata Press.
- Salim, A. (2002). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sanusi, A. (2013). *Metodologi Penelitian Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sholikha, N. (2016). *Tinjauan Hukum Islam Terhadap Jasa Transportasi Online GO-JEK Berdasarkan Contract Drafting Dengan Akad Musharakah Yang Di Terapkan Oleh PT. GOJEK INDONESIA Cabang Tidar Surabaya*. Surabaya: Uin Sunan Ampel.
- Siagian, M. (2011). *Metode Penelitian Sosial*. Medan: PT. Grasindo Monoratama.
- Siregar, S. (2015). *Statistika Terapan Untuk Perguruan Tinggi*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Simbolon, M. M. (2003). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soesilo, N. I. (1999). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta: Megister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia.
- Sugiyono. (2004). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta.

- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sumitro, D. (1990). *Sejarah Pemikiran Ekonomi*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Suryani, M dan Anis Mashdurohatun. (2016). Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Pembaharuan Hukum, Volume III No.1*, 23.
- Syafrino, A. (2017). *Efisiensi Dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Syahputra, Y. (2016). *Analisis Tingkat Pendapatan Supir Taksi di Kota Medan (Studi Komparatif: Sebelum dan Sesudah Bandara Pindah)*. Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Syamsuri. (2007). *Pendidikan Agama Islam*. Jakarta: Erlangga.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Tjakranegara, S. (1996). *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Wijaya, A. (2016). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.

LAMPIRAN 1

Angket Penelitian

Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional

(Studi Kasus Pengendara Becak di Banda Aceh)

No. Responden :

Mohon dengan hormat bantuan dan ketersediaan Saudara untuk menjawab seluruh pertanyaan yang ada. Informasi yang Anda berikan merupakan bantuan yang sangat berarti dalam menyelesaikan penelitian ini. Atas bantuan dan perhatiannya saya ucapkan terima kasih.

A. Identitas Responden

1. Nama :.....
2. Umur :.....tahun
3. Pendidikan :
4. Pengalaman Kerja :.....tahun
5. Jumlah anggota Keluarga :..... orang

B. Sebelum Adanya Trasnportasi Online

1. Berapa rata-rata jumlah pelanggan tiap harinya ?
Sebanyak orang

2. Berapa rata-rata pendapatan yang Saudara dapatkan setiap harinya ?

Rp.

3. Tempat Pangkalan sebelum adanya Transportasi Online ?

C. Sesudah Adanya Transportasi Online

1. Berapa rata-rata jumlah pelanggan tiap harinya ?

Sebanyak orang

2. Berapa rata-rata pendapatan yang Saudara dapatkan setiap harinya ?

Rp.

3. Tempat Pangkalan sesudah adanya Transportasi Online ?

D. Pertanyaan Tambahan

1. Bagaimana jumlah pelanggan sekarang ini bila dibandingkan dengan sebelum adanya Transportasi Online ?

2. Bagaimana jumlah pendapatan sekarang ini bila dibandingkan dengan sebelum adanya Transportasi Online ?

3. Pandangan Saudara dengan Transportasi Online ?

4. Apakah anda setuju dengan Transportasi Online ?

5. Apakah Saudara akan berpindah dari Konvensional ke Transportasi Online ?

- Alasannya ?

6. Apakah pendapatan antara transportasi online dan penarik becak sudah adil ?

- Alasannya ?

7. Apa tindakan yang harus dilakukan pemerintah ?

LAMPIRAN 2

Rekapitulasi Data Responden

NO	Umur	Pendidikan	Pengalaman Kerja	Jumlah Anggota Keluarga	Pendapatan		Pelanggan		Tempat		
					Sebelum	Sesudah	Selisih	Sebelum		Sesudah	Selisih
1	52	SMA	25	6	130.000	35.000	95.000	10	3	7	0
2	67	SMP	20	5	100.000	25.000	75.000	8	2	6	0
3	50	SMP	13	4	100.000	30.000	70.000	8	2	6	0
4	43	SMA	8	3	120.000	30.000	90.000	10	3	7	0
5	60	SMP	25	5	110.000	25.000	85.000	10	2	8	0
6	39	SMP	13	2	110.000	50.000	60.000	10	4	6	0
7	48	SMA	8	4	90.000	35.000	55.000	10	4	6	0
8	55	SMA	18	5	130.000	50.000	80.000	11	4	7	0
9	45	SMP	20	4	140.000	50.000	90.000	12	5	7	0
10	56	SD	15	3	135.000	40.000	95.000	14	4	10	0
11	48	SMA	6	3	200.000	40.000	160.000	15	3	12	0
12	40	SMA	10	2	100.000	40.000	60.000	10	4	6	0
13	46	SMP	13	3	120.000	20.000	100.000	10	2	8	0
14	39	SMA	8	2	120.000	30.000	90.000	13	4	9	0
15	42	SD	20	3	90.000	20.000	70.000	8	2	6	0
16	54	SMA	15	5	150.000	50.000	100.000	14	4	10	0
17	40	SMA	10	4	130.000	40.000	90.000	12	4	8	0
18	42	SMA	17	5	150.000	50.000	100.000	15	5	10	0
19	44	SMP	15	3	100.000	30.000	70.000	12	4	8	0
20	50	SMP	20	4	110.000	40.000	70.000	12	5	7	1
21	58	SMP	15	5	90.000	45.000	45.000	10	4	6	0
22	52	SMA	20	5	80.000	30.000	50.000	9	3	6	0
23	60	SD	18	4	90.000	50.000	40.000	12	4	8	0
24	56	SMP	8	4	85.000	35.000	50.000	8	4	4	0
25	60	SMP	18	6	85.000	25.000	60.000	8	2	6	0
26	51	SMP	15	3	80.000	25.000	55.000	7	2	5	0
27	45	SMA	12	3	80.000	25.000	55.000	7	2	5	0
28	38	SMA	8	2	85.000	20.000	65.000	8	2	6	0
29	50	SMA	15	3	90.000	25.000	65.000	8	3	5	0
30	44	SMP	10	4	90.000	30.000	60.000	10	2	8	0

LAMPIRAN 3

Analisis Data

• Pendapatan

Paired Samples Statistics					
		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sebelum	109666,6667	30	27352,53040	4993,86597
	sesudah	34666,6667	30	10165,30045	1855,92145

Paired Samples Correlations				
		N	Correlation	Sig.
Pair 1	sebelum & sesudah	30	,496	,005

• Pelanggan

Paired Samples Statistics					
		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	sebelum	10,3667	30	2,31164	,42205
	sesudah	3,2667	30	1,04826	,19139

Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	sebelum & sesudah	30	,670	,000

Paired Samples Test

		Paired Differences							Sig (2- taile d)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval of the Difference		T	df	
					Lower	Upper			
Pai r 1	sebelu	75000,	23997,1	4381,2	66039,	83960,	17,118	2	,000
	m –	00000	2626	5579	32579	67421		9	
	sesud ah								

LAMPIRAN 4

Dokumentasi



- Pangkalan Becak yang ada di sekitar RSUDZA



- Pangkalan Becak yang ada di sekitar RSUDZA



- Pangkalan Becak yang ada di sekitar RSUDZA



- Pangkalan Becak yang ada di sekitar Mesjid Raya Baiturrahman



- Pangkalan Becak di depan REX Peunayong



- Pangkalan Becak di depan REX Peunayong

BIODATA

Nama	: Andi Riswanda
Tempat/Tgl. Lahir	: Trienggadeng, 26 September 1996
Jenis Kelamin	: Laki-laki
Status	: Belum Kawin
Agama	: Islam
Pekerjaan	: Mahasiswa
Fakultas/Jurusan	: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam/Ekonomi Syariah
Perguruan Tinggi	: UIN Ar-Raniry Banda Aceh
Alamat Rumah	: Jl.Plamboyan II Dusun.Meusara Agung Desa.Gue Gajah Kec.Darul Imarah Kab.Aceh Besar
Telp/HP	: 081356860706
Email	: riswandaandi@gmail.com

Riwayat Pendidikan Formal

2001 – 2002	: TK At Taqarrub Pidie Jaya
2002 – 2008	: SDN 26 Banda Aceh
2008 – 2011	: SMPN 7 Banda Aceh
2011 – 2014	: SMAN 7 Banda Aceh
2014 – 2019	: UIN Ar-Raniry Banda Aceh

Orang Tua

Nama Ayah	: Aiyub A.W
Pekerjaan Ayah	: Wirausaha
Nama Ibu	: Saidah A.R
Pekerjaan Ibu	: IRT
Alamat Orang Tua	: Jl.Plamboyan II Dusun.Meusara Agung Desa.Gue Gajah Kec.Darul Imarah Kab.Aceh Besar