

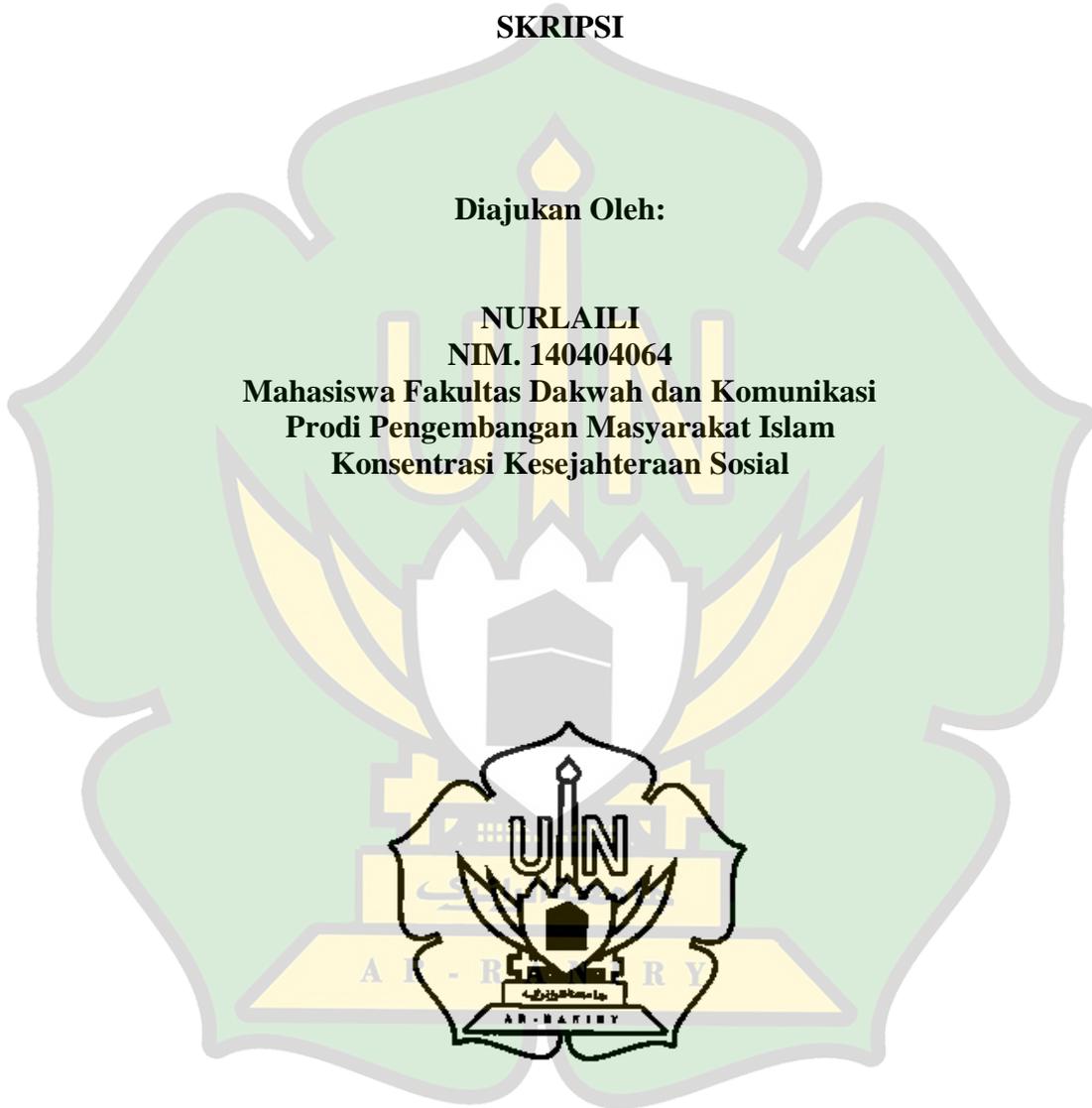
**DAMPAK KEBERADAAN ALAT TRANSPORTASI *ONLINE*
TERHADAP BECAK KONVENSIONAL
DI KOTA BANDA ACEH**

SKRIPSI

Diajukan Oleh:

**NURLAILI
NIM. 140404064**

**Mahasiswa Fakultas Dakwah dan Komunikasi
Prodi Pengembangan Masyarakat Islam
Konsentrasi Kesejahteraan Sosial**



**FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARUSSALAM-BANDA ACEH
2018M/1440 H**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Dakwah dan Komunikasi
UIN Ar-Raniry Darussalam-Banda Aceh Sebagai Salah Satu
Syarat Studi Sarjana (SI) Dalam Fakultas
Dakwah dan Komunkasi**

Oleh

**NURLAILI
NIM : 140404064**

Disetujui Oleh :

Pembimbing I

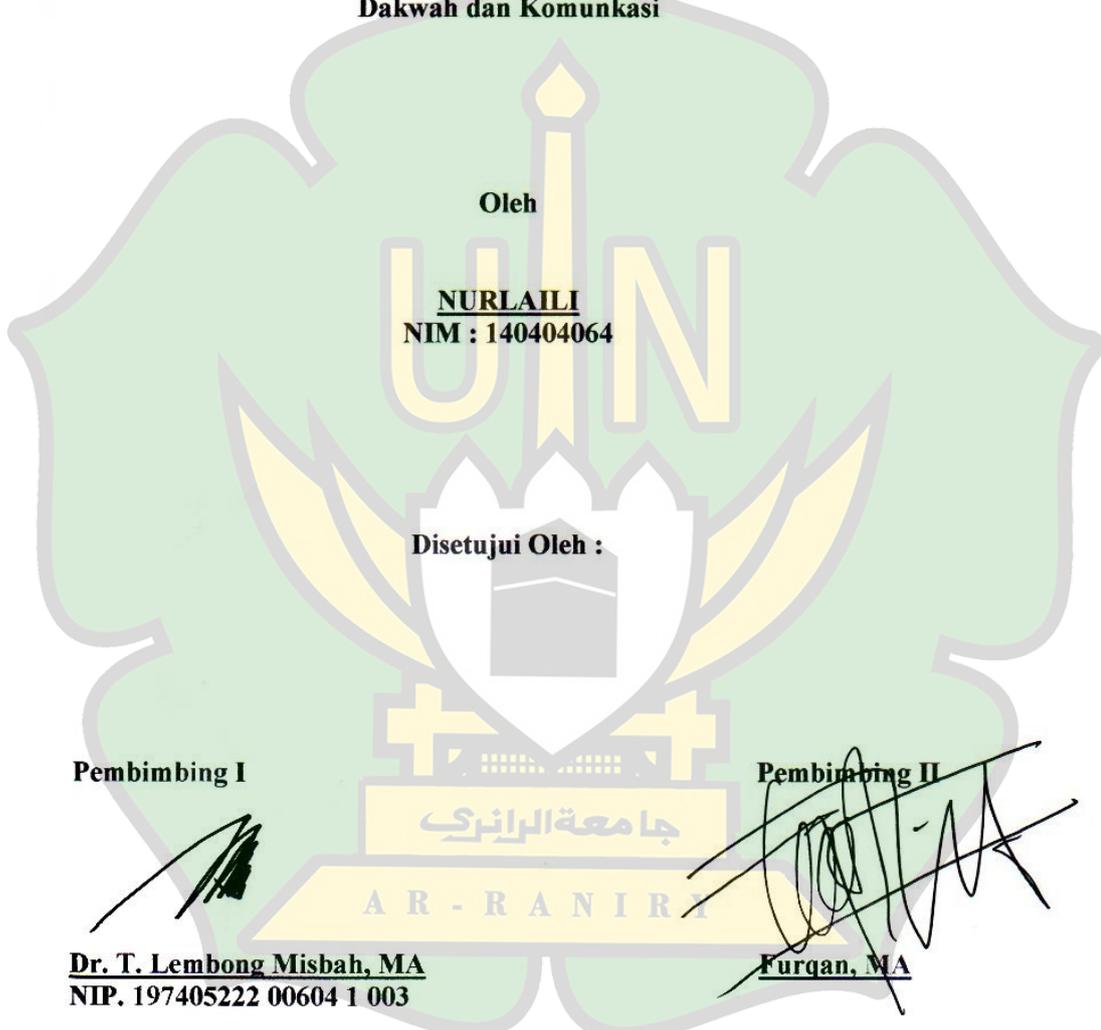


**Dr. T. Lembong Misbah, MA
NIP. 197405222 00604 1 003**

Pembimbing II



Furqan, MA



SKRIPSI

**Telah Dinilai oleh Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry
dan Dinyatakan Lulus serta Disahkan sebagai
Tugas Akhir untuk Memperoleh Gelar
Sarjana S-1 Ilmu Dakwah
Prodi Pengembangan Masyarakat Islam**

Diajukan Oleh:

**NURLAILI
NIM.140404064
Pada Hari/Tanggal**

22 Januari 2019

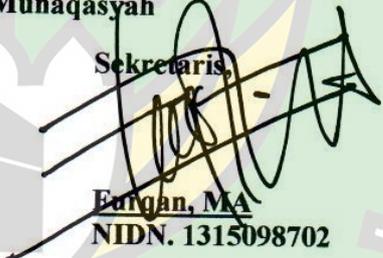
Selasa, _____
15 Jumadil Awal 1440 H

di
**Darussalam-Banda Aceh
Panitia Sidang Munaqasyah**

Ketua,


**Dr. T. Lembong Misbah, MA
NIP. 197405222006041003**

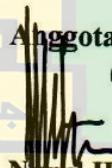
Sekretaris,


**Eufgan, MA
NIDN. 1315098702**

Anggota

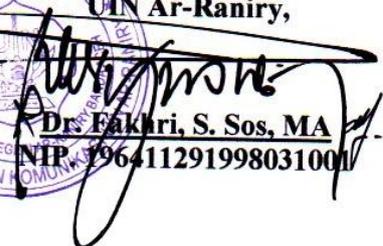

**Drs. H. M. Jakfar Puteh, M.Pd
NIP. 195508181985031005**

Anggota II,


**Nurul Husna, S.Sos. I., M.Si
NIP. 197806122007102002**

Mengetahui,

**Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi
UIN Ar-Raniry,**


**Dr. Fakri, S. Sos, MA
NIP. 196411291998031001**



PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini saya:

Nama : Nurlaili

NIM : 140404064

Jenjang : Strata Satu (S-1)

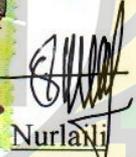
Jurusan/Prodi : Pengembangan Masyarakat Islam

Menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali yang secara tertulis dirujuk dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Jika dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap menerima sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry.

Banda Aceh, 19 Desember 2018

Yang Menyatakan,




Nurlaili

NIM. 140404064

جامعة الرانيري

AR - RANIRY

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah segala puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul: “Dampak Keberadaan Alat Transportasi *Online* Terhadap Becak Konvensional Di Kota Banda Aceh”.

Shalawat beriring salam penulis sanjungkan kepada Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan para sahabat beliau yang telah membawa ummatnya dari alam kebodohan kepada alam yang penuh dengan ilmu pengetahuan.

Skripsi ini diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Pengembangan Masyarakat Islam Kosentrasi Kesejahteraan Sosial pada Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry Banda Aceh. Selama pelaksanaan penelitian dan penyelesaian penulisan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, arahan, motivasi dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry, Bapak Dr. Fakhri, S. Sos, MA, Bapak-bapak dan Ibu-ibu wakil dekan, dosen dan asisten dosen, serta karyawan di lingkungan Fakultas Dakwah dan Kumonikasi UIN Ar-Raniry yang telah membantu penulis untuk mengadakan penelitian dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Dr. T. Lembong Misbah, S.Ag., MA, selaku pembimbing I dan Bapak Furqan MA, selaku pembimbing II yang telah memberikan bimbingan,

- pengarahan, saran, kritik yang membangun dan memberi motivasi kepada penulis dalam penyusunan skripsi.
3. Bapak/Ibu staf pengajar Jurusan PMI-Kesos yang telah mendidik, mengajar dan membekali penulis dengan ilmu pengetahuan selama menjalani pendidikan di Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry.
 4. Bapak Sulaiman Hanafiah selaku Ketua PERTISA Banda Aceh, para ketua pangkalan dan kepada seluruh anggota pengemudi becak konvensional yang telah banyak membantu dan memberi izin kepada penulis untuk mengadakan penelitian dalam rangka menyelesaikan skripsi.
 5. Orang tua tercinta, Ayahanda M. Yusuf Hasan, Ibunda Nurkhairiah yang telah mencurahkan cinta, kasih sayang dan pengorbanan serta do'a yang tulus setiap saat untuk penulis serta seluruh keluarga besar khususnya untuk kakak Rahmatillah S.pd dan 3 orang adik-adik tercinta Mauliza, Mudawali Alkhalidy dan Alfazil Syahputra, yang selalu siap memeriksa skripsi penulis hingga akhirnya selesai.
 6. Terima kasih juga kepada Ari Salwin yang telah mendoakan, menyemangatkan dan mengingatkan agar terus berjuang dan berusaha dalam menyelesaikan skripsi.
 7. Teman-teman Pengembangan Masyarakat Islam angkatan 2014 khususnya Yuliana, Liza Safrianti, Rahayu Sumita, Fazriani, Maidar, Sumi Rafila dan semua pihak yang telah memberi masukan dan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis telah berupaya semaksimal mungkin dalam menyelesaikan skripsi ini, namun penulis menyadari masih banyak kekurangan, untuk itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun dari semua pihak guna perbaikan di masa mendatang. Semoga skripsi ini bermanfaat dalam peningkatan mutu pendidikan secara umum dan bagi pembaca secara khusus. Terakhir, kesempurnaan hanya milik Allah swt dan segala kekurangan hanya milik hamba-Nya.

Banda Aceh, 19 September 2018

Penulis,

Nurlaili



DAFTAR ISI

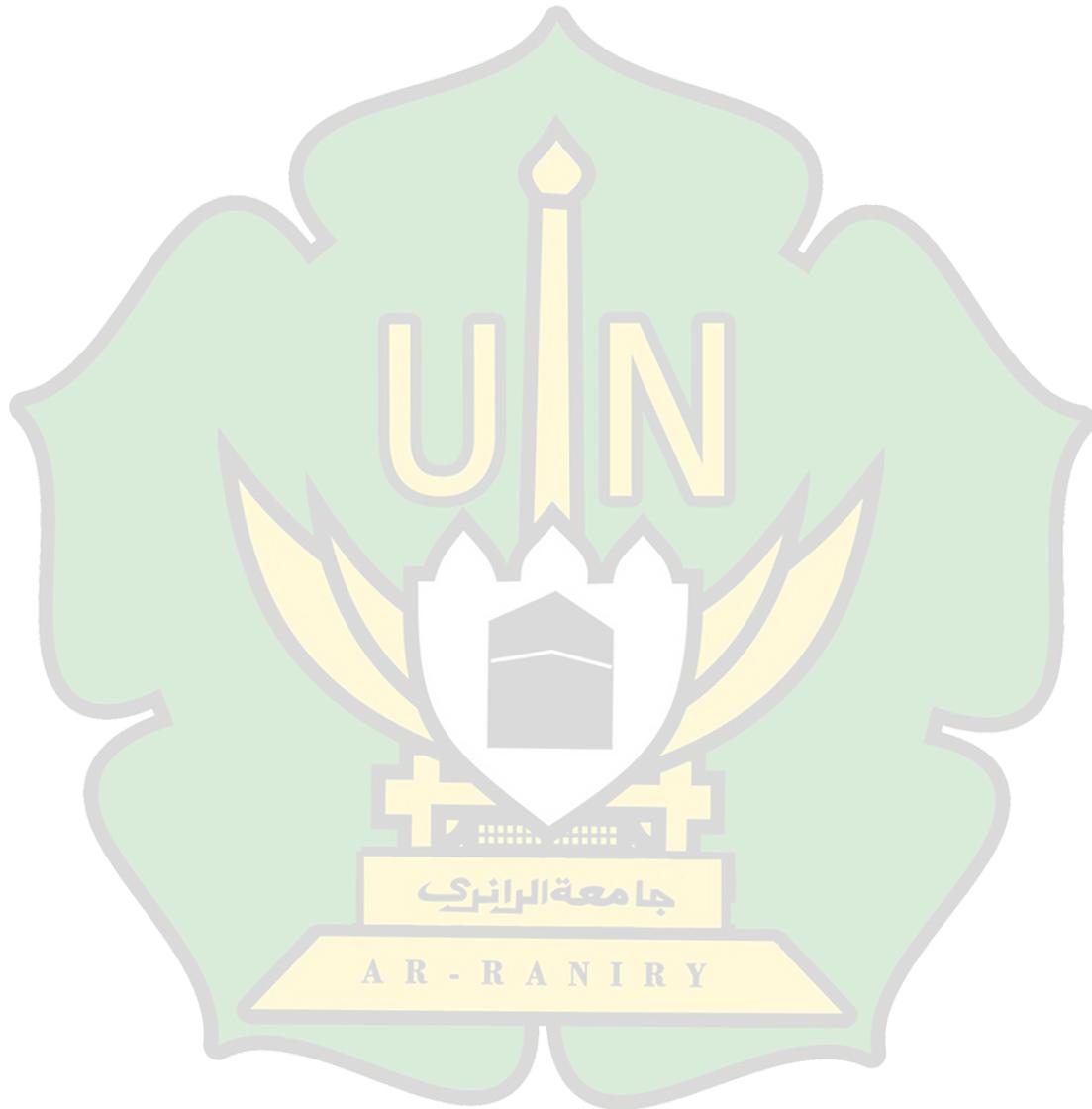
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
ABSTRAK	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	10
E. Penjelasan Istilah Penelitian	11
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Penelitian Sebelumnya yang Relevan.....	14
B. Transportasi <i>Online</i>	15
1. Cara Operasional Transportasi <i>Online</i>	17
2. Jenis-jenis Transportasi <i>Online</i>	21
3. Keunggulan Transportasi <i>Online</i>	24
C. Becak Konvensional	27
BAB III PENDEKATAN PENELITIAN	
A. Pendekatan dan metode penelitian.....	29
B. Informan penelitian.....	30
C. Teknik pengumpulan data.....	31
a. Observasi	31
b. Wawancara (Interview).....	32
c. Dokumentasi	33
D. Teknik pengolahan dan analisis data	33
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Profil Becak Konvensional di Banda Aceh	37
B. Tanggapan Masyarakat Banda Aceh Terhadap Kehadiran Transpirtasi Online.....	42
1. Positif	42
2. Negatif	47
C. Dampak keberadaan alat transportasi Online terhadap becak	

Konvensional	48
D. Sikap Becak Konvensional Hadirnya Transportasi Online	59
BAB V PENUTUP	
D. Kesimpulan	63
E. Saran	64
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP PENULIS	



DAFTAR TABEL

Tabel : 0.1. Jumlah Unduhan Sampai Tahun 2018	23
Tabel : 0.2. Peta Kota Banda Aceh	37



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : SK Bimbingan Skripsi
- Lampiran 2 : Surat Izin Melakukan Penelitian dari Fakultas Dakwah dan Jurusan Pengembangan Masyarakat Islam
- Lampiran 3 : Instrumen Wawancara
- Lampiran 4 : Dokumentasi atau foto
- Lampiran 5 : Daftar Riwayat Hidup



ABSTRAK

Perkembangan dibidang teknologi membawa pengaruh bagi kehidupan manusia dalam berbagai segi tidak ketinggalan pula dibidang transportasi. Berkembangnya teknologi mau tidak mau mempengaruhi pola pikir masyarakat. Kondisi ini pula mengakibatkan becak konvensional mengalami penurunan orderan. Hadirnya transportasi online menimbulkan persaingan seperti ketidakadilan atas tidak meratanya penghasilan oleh masing-masing penarik becak dan semakin banyak nya penumpang transportasi online. Pokok masalah tersebut selanjutnya diuraikan ke dalam beberapa sub masalah yaitu: 1) Bagaimanakah tanggapan masyarakat Banda Aceh terhadap kehadiran alat transportasi *online*?, 2) Bagaimana dampak keberadaan alat transportasi *online* terhadap pengemudi becak konvensional di Banda Aceh?, 3) Bagaimana sikap pengemudi becak konvensional terhadap hadirnya transportasi *online*?. Berdasarkan pada rumusan masalah tersebut, penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui Gambaran Dampak yang ditimbulkan oleh keberadaan alat transportasi *online* terhadap becak konvensional yang ada di Banda Aceh. Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif. Pengumpulan data dilakukan dengan mengadakan observasi, wawancara (Interview), dokumentasi. Teknik pengolahan data dan analisis data dengan melalui tiga tahapan, yaitu: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau Verifikasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik yang melekat pada diri pengemudi becak konvensional yaitu berjenis kelamin laki-laki, berpendidikan rendah, tidak mengenal batas usia, beragama Islam dan dominan berasal dari suku Aceh. Kehadiran transportasi berbasis aplikasi online di Banda Aceh memberikan dampak yang positif dalam memenuhi kebutuhan transportasi yang praktis, aman, nyaman, dan murah, disisi lain transportasi online telah berdampak ke transportasi konvensional yaitu pengemudi becak konvensional, pemasukan pengemudi becak mengalami penurunan orderan sehingga pendapatan setoran pengemudi becak konvensional berkurang setiap harinya. Kehadiran transportasi *online* membuat resah pengemudi becak konvensional , sehingga driver-driver transportasi *online* kurang disukai oleh pengemudi becak konvensional.

Kata Kunci : Dampak, Becak Konvensional, *Online*.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan ekonomi Indonesia sebenarnya berpotensi memiliki pertumbuhan ekonomi yang sangat tinggi, bahkan di Asia Tenggara sendiri Indonesia menjadi satu-satunya negara yang menjadi perhatian ekonomi terbesar. Akan tetapi, perekonomian Indonesia sejak krisis ekonomi pada pertengahan 1997 membuat angka kemiskinan bertambah banyak.¹

Dalam pertumbuhan dan perkembangan masyarakat, biasanya sekaligus tumbuh pula berbagai nilai dan norma sosial yang baru, dan dapat mengakibatkan bergesernya ukuran-ukuran taraf kehidupan tertentu, yang kemudian menjadi suatu kelaziman bagi masyarakat. Ukuran kaya atau miskin dapat dilihat melalui kemampuan atau jumlah pemilihan nilai-nilai ekonomisnya. Jika pemilihan terhadap nilai-nilai ekonomis ini mengalami ketimpangan, dimana tidak cukup dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan pokoknya, maka keadaan tersebut akan menimbulkan masalah-masalah sosial.²

Angka kemiskinan di Indonesia bagaikan timbul tenggelam, sebentar naik sebentar turun. Jumlah penduduk miskin bahkan sempat melonjak tajam, akibat kenaikan harga BBM yang terlalu besar pada bulan Oktober 2005. Pemerintah

¹ Faisal Basri, *Catatan Satu Dekade Krisis*, (Jakarta: Erlangga, 2009), hal. 61.

² Abdulsyani, *Sosiologi Skematika, Teori, Dan Terapan* (Jakarta: PT Bumi Aksara, 2012), hal. 190.

menaikkan harga BBM hanya demi menyelamatkan anggaran pemerintah pusat dari cengkraman defisit yang terlalu besar. Subsidi memang harus dipangkas, apalagi penikmat utamanya justru orang-orang yang tidak memerlukan subsidi. Namun pelaksanaannya perlu dikemas secara bertahap karena kenaikan BBM akan segera disusul oleh lonjakan berbagai bahan kebutuhan pokok, terlepas dari apakah harga-harga itu secara ekonomis harus disesuaikan atau tidak. Harga akan selalu naik terutama harga kebutuhan pokok, karena dengan menaikkan harga para pengusaha akan mendapatkan keuntungan sebanyak-banyaknya.³

Kebutuhan akan alat transportasi sangat dirasakan dalam menunjang mobilitas seseorang setiap harinya, terutama di zaman modern seperti sekarang. Ada berbagai jenis alat transportasi yang bisa dijumpai di zaman sekarang, baik itu yang modern (mobil, motor, pesawat, kereta api, dll.) atau tradisional (bendi, becak dll). Dalam perkembangannya, banyak alat transportasi yang mulai bertransformasi mengikuti perkembangan zaman, seperti kereta/ mobil listrik, bahkan yang terbaru adalah mobil yang sudah bisa terbang. Namun di tengah semakin modernnya alat transportasi, kita masih bisa menjumpai di beberapa daerah di Indonesia yang masih bertahan dengan transportasi tradisional sampai saat ini, salah satunya adalah becak.⁴

³ Faisal Basri, *Catatan Satu...*, hal. 62.

⁴ Baihaqi Hendri Mangatta, *Strategi Adaptasi Tukang Becak Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi (Studi Kasus Tukang Becak Di Kelurahan Bontobiraeng Kecamatan Mamajang Kota Makassar)* Jurnal Holistik, Tahun IX No. 18/ Juli - Desember 2016, hal. 2. Di akses melalui <https://media.neliti.com/media/publications/80097-ID-strategi-adaptasi-tukang-becak-dalam-keh>.

Zaman demi zaman telah berlalu seiring dengan pola dan perilaku manusia dalam melakukan perjalanan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, kemudian ini dinamakan sebagai manusia atau masyarakat nomaden, yaitu suatu kelompok manusia atau masyarakat yang selalu berpindah-pindah menurut kondisi alam lingkungannya. Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat luas. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali. Pada tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya dan pada abad ke-20, pertumbuhan transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir sampai saat ini.⁵

Teknologi itu berkembang terus, mengalami kemajuan yang semakin tinggi dan semakin canggih. Berbagai penemuan baru (terutama penemuan mesin uap oleh James Watt) telah mendorong timbulnya Revolusi Industri (tahun 1800-an). Revolusi Industri telah berhasil meningkatkan produktivitas, yaitu kemampuan menghasilkan output lebih besar dibandingkan input yang digunakan. Revolusi Industri telah pula mendorong berkembangannya faham kapitalisme. Kapitalisme adalah faham yang mengagungkan peranan modal (*capital*) sebagai sarana yang sangat penting dalam pengembangan industri dan peningkatan produktivitas. Pertumbuhan industri secara luas dan peningkatan produktivitas telah mampu

⁵ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Cet 6, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002), hal.5.

menghasilkan barang-barang munafaktur yang dipasarkan secara luas (nasional dan internasional), yang menghasilkan pendapatan perusahaan yang besar jumlahnya, yang berarti keuntungan perusahaan semakin besar. Perusahaan yang bermodal besar memiliki kemampuan yang kuat untuk membiayai penelitian dan pengembangan teknologi (industri), maka perusahaan tersebut menjadi maju dan semakin maju, karena menerapkan inovasi (hasil penemuan baru).⁶

Transformasi sosial atau perubahan sosial pada lazimnya terjadi karena adanya perubahan-perubahan kondisi sosial primer yang menjadi unsur yang mempertahankan keseimbangan masyarakat, seperti unsur geografis, unsur biologis, ekonomi, teknologi, agama dan politik. Terjadinya kebutuhan sosial yang berubah sebagai akibat pergeseran-pergeseran tersebut, mendorong adanya perubahan-perubahan pada unsur-unsur yang lain, termasuk sistem kerja, hukum dan lain-lain.⁷

Saat ini sangat banyak berkembang alat transportasi *online* di Indonesia, terutama di daerah perkotaan seperti di Banda Aceh. Pada dasarnya alat transportasi *online* ini merupakan transformasi dari alat transportasi konvensional yang sudah ada sejak dahulu. Transformasi ini sangat di pengaruhi oleh adanya kemajuan teknologi seperti internet serta kebutuhan masyarakat yang juga semakin meningkat. Dengan perkembangan teknologi, jarak dan waktu tidak lagi menjadi perseolan. Seolah waktu dan jarak “terlipat” oleh perkembangan

⁶ Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hal. 17

⁷ Muhammad Thollhah Hasan, *Islam Dalam Perspektif Sosio Kultural*, (Jakarta Indonesia: Lantabora Press, 2005), hal.15.

teknologi. Tidak dapat dipungkiri bahwa masyarakat selalu berkembang mengikuti laju perkembangan zaman. Dan teknologi adalah salah satu tingkat evolusi sosiokultural masyarakat menuju perubahan yang terarah.⁸

Kehadiran teknologi tampaknya sangat beragam meliputi hampir semua sektor kehidupan dalam proses pembangunan masyarakat. Dibidang komunikasi dan informasi, hadirnya jaringan layanan digital telephone telah mengatasi jarak, waktu guna mempercepat komunikasi, akses terhadap bidang perbankan (*on-line*), pemakaian jejaring jagad jembar (*internet*), dll.⁹ Transportasi *Online* ini sangat membantu akan kebutuhan transportasi bagi kalangan masyarakat yang sibuk dan kurang memiliki waktu untuk menggunakan alat transportasi konvensional yang ada.

Transportasi *Online* saat ini juga memberikan banyak kemudahan, seperti melayani antar dan ambil barang, pemesanan kebutuhan makan ataupun belanjaan, selain antar jemput, yang kesemuanya dapat dipantau melalui teknologi yang sudah diuji kelayakan dan keamanannya serta di dukung oleh teknologi internet yang sudah menjadi salah satu kebutuhan pokok masyarakat moderen saat ini.

Sebagai salah satu sarana guna melakukan transaksi perdagangan (penjualan, pembelian, promosi dan lain-lain), internet dirasakan manfaatnya hal ini dapat dilihat sejumlah situs yang menyajikan *breaking news* dan menarik para

⁸ Stepen K. Sanderson, *Makro Sosiologi: Sebuah Pendekatan Terhadap Realitas Sosial*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2003), hal. 64.

⁹ Agus Salim, *Perubahan Sosial: Sketsa Teori Dan Refleksi Metodologi Kasus Indonesia*, (Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya, 2002), hal.109.

pemasang iklan. Di Indonesia, keberadaan situs-situs yang menawarkan berbagai produk barang dan jasa belum sebanyak di negara-negara lain, perkembangannya menunjuk arah yang mengembirakan.¹⁰

Keberadaan becak konvensional dan alat transportasi *online* ini sangat membantu mereka-mereka yang tidak mendapatkan pendidikan karena di zaman sekarang sangat sulit untuk mencari pekerjaan, dan pekerjaan tersebut merupakan salah satu pekerjaan yang tidak memerlukan tingkat pendidikan yang tinggi. Pendapatan yang di hasilkan oleh pengemudi becak motor setiap harinya tidak menentu tetapi bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka. Perubahan alat transportasi konvensional ke alat transportasi *online* merupakan suatu perubahan inovasi yang memudahkan becak konvensional untuk mencari penumpang. Blumer menyatakan bahwa aktor memilih, memeriksa, berfikir, mengelompokkan, dan mentransformasikan makna dalam hubungannya dengan situasi dimana dia ditempatkan dan arah tindakannya.¹¹

Dalam inovasi transportasi yang membuat munculnya permasalahan seperti jenis kendaraan dan lokasi pengambilan penumpang di Kota Banda Aceh yang salah satu ayat yang menerangkan dan menganjurkan manusia melakukan kegiatan ekonomi dengan jalan yang baik, sebagaimana dijelaskan dalam Al-Qur' an.

¹⁰ Dikdik M. Arief Mansur, Elisatris Gultom, *Cyber Law Aspek Hukum Teknologi Informasi*, (Bandung: PT. Refika Aditama ,2009), hal. 147.

¹¹ Margaret M. Poloma, *Sosiologi Kontemporer*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hal. 2.

يَتَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُم بَيْنَكُم بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ
تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ

رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

Artinya : “Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama-suka di antara kamu. dan janganlah kamu membunuh dirimu Sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu” (QS. An-Nisa: 29).¹²

Berdasarkan ayat tersebut, umat Islam dilarang untuk tidak memakan harta saudaranya dengan jalan yang batil kecuali dengan jalan yang baik maksudnya segala persaingan memperoleh rezeki sudah ada aturannya, ini menunjukkan bahwa ketika seseorang sama-sama berusaha untuk memperoleh rezki yang halal maka hal itu tidak dilarang oleh agama-agama dan tidak melarang seseorang untuk mencari nafkah dengan cara apa pun sepanjang itu halal.

Hasil observasi awal peneliti mewawancarai salah satu kelompok tukang becak konvensional di simpang terminal Batoh yaitu bapak Marhaban beliau tinggal di Ule Tuy, Pendapatan perbulan yang diterima tukang becak motor ini kurang lebih Rp. 1.200.000 dengan jam kerja antara 08.00-18.00 wib, bapak ini memiliki 3 tanggungan.¹³ Bapak Muhammad Husein beliau tinggal di Lamreung.

¹² Kementerian Agama RI, *Al-Qur' an dan Terjemahan Al-Jumanatul Ali*, (Jakarta: CV J-Art, 2005), Surat Ke 4, hal. 83.

¹³ Hasil Wawancara dengan bapak Marhaban di pangkal becak motor simpang terminal Batoh 01 November 2017.

Pendapatan perbulan yang didapatkan lebih kurang Rp 1.300.000 dengan jam kerja 08.00-18.00 wib, bapak ini memiliki 8 orang tanggungan.¹⁴

Akan tetapi masuknya alat transportasi *online* banyak menimbulkan kontroversi di beberapa daerah dalam masyarakat, dan juga menimbulkan pro-kontra antara becak konvensional dengan alat transportasi *online* karena adanya persaingan dengan transportasi umum lainnya. sisi-sisi sosial yang sangat menarik untuk dikaji menimbulkan berbagai dinamika dalam kehidupan masyarakat dalam hal ini menarik becak konvensional memberikan nuansanya sendiri dalam proses perubahan.

Sesuatu yang memunculkan inovasi akan mendatangkan persaingan yaitu keinginan untuk lebih dari orang lain, baik berupa kekuasaan, prestasi, atau popularitas akan selalu menimbulkan persaingan yang juga akan memunculkan konflik bila tidak disiasati dengan baik.¹⁵ Dalam masyarakat yang semakin kompleks aturan hukum yang tertulis (di samping aturan hukum yang tidak tertulis yang berkembang di masyarakat) tentunya juga memainkan peranan penting dalam menjaga keadilan dan keteraturan sosial. Kejelasan aturan dan pelaksanaan hukum akan dapat mengurangi potensi konflik yang destruktif yang dapat terjadi dimasyarakat.¹⁶

¹⁴ Hasil Wawancara dengan bapak Muhammad Husein dipangkal becak motor simpang terminal Batoh 10 November 2017.

¹⁵ Hendro, *Kewirausahaan* (Jakarta: Erlangga, 2010), hal. 34.

¹⁶ Isbandi Rukminto Adi. *Kesejahteraan sosial (Pekerjaan Sosial, Pembangunan Sosial, dan Kajian Pembangunan* (Edisi.1,-1-Jakarta:Rajawali Pers, 2013), hal.58.

Pertentangan antara anggota-anggota masyarakat dapat terjadi karena perubahan masyarakat yang pesat, sebagaimana dijelaskan oleh Roucek dan Warren. Masyarakat yang heterogen biasanya ditandai kurang dekatnya hubungan antara orang satu dengan orang atau kelompok lainnya; individu cenderung mencari jalannya sendiri-sendiri. Sementara itu kondisi sumber pemenuhan kebutuhan semakin terbatas, sehingga persaingan tidak dapat dihindari; jika proses ini memuncak, maka pertentangan akan terjadi pada masyarakat yang bersangkutan.¹⁷

Dilihat dari kebutuhan akan alat transportasi *Online* di Banda Aceh sebenarnya belum begitu dibutuhkan karena keadaan jalan tidak macet lain halnya dengan daerah perkotaan besar seperti Medan dan Jakarta, akan tetapi alat transportasi ini hanya saja mengikuti perkembangan teknologi canggih seperti menggunakan aplikasi *online*, dan aplikasi ini juga dapat memudahkan masyarakat untuk mencari nafkah melalui hadirnya transportasi *Online* di Banda Aceh.

Perkembangan dibidang teknologi membawa pengaruh bagi kehidupan manusia dalam berbagai segi tidak ketinggalan pula dibidang transportasi. Berkembangnya teknologi mau tidak mau mempengaruhi pola pikir masyarakat. Kondisi ini pula mengakibatkan becak konvensional mengalami penurunan orderan. Hadirnya transportasi online menimbulkan persaingan seperti ketidakadilan atas tidak meratanya penghasilan oleh masing-masing penarik becak dan semakin banyak nya penumpang transportasi online. Berdasarkan latar belakang

¹⁷ Abdulsyani, *Sosiologi Skematika...*, hal. 166.

permasalahan yang telah di paparkan di atas maka penulis merasa tertarik untuk melihat bagaimana “**Dampak Keberadaan Alat Transportasi *Online* Terhadap Becak Konvensional Di Kota Banda Aceh**” .

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah diatas maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimanakah tanggapan masyarakat Banda Aceh terhadap kehadiran alat transportasi *Online*?
2. Bagaimana dampak keberadaan alat transportasi *Online* terhadap pengemudi becak konvensional di Banda Aceh?
3. Bagaimana sikap pengemudi becak konvensional terhadap hadirnya transportasi *Online*?

C. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian pasti mempunyai tujuan dan manfaat begitu juga dengan penelitian yang akan dilakukan ini secara khusus tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk Mengetahui bagaimana tanggapan masyarakat Banda Aceh terhadap kehadiran alat transportasi *Online*.
2. Untuk mengetahui bagaimana dampak keberadaan alat transportasi *Online* terhadap pengemudi becak konvensional di Banda Aceh.
3. Untuk mengetahui sikap pengemudi becak konvensional terhadap hadirnya transportasi *Online*.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang di harapkan penulis dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Secara Teoritis

1. Bagi Pogram Studi Pengembangan Masyarakat Islam/Konsenterasi Kesejahteraan sosial, hasil dari penelitian skripsi ini dapat menjadi salah satu referensi dalam upaya melaksanakan pengkajian sosial dalam konteks kehidupan sosial masyarakat.
2. Untuk di jadikan bahan referensi dalam rangka khazanah pengembangan ilmu pengetahuan terutama yang terkait masalah kajian tentang kesejahteraan sosial.

b. Secara praktis

1. Memberikan kontribusi pada pengembangan masyarakat sebagai bahan masukan bagi Pemerintah Daerah dalam menentukan kebijakan yang berhubungan dengan pengembangan sektor informal, khususnya Becak Konvensional di Kota Banda Aceh.
2. Diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai tanggapan masyarakat Banda Aceh terhadap kehadiran transportasi *Online* dan dampak keberadaan alat transportasi *Online* terhadap Becak Konvensional di Kota Banda Aceh.
3. Memberikan kontribusi ilmiah yaitu sumbangan teoritis berupa tambahan khasanah keilmuan dalam bidang studi ilmu sosial, khususnya dibidang kajian mengenai Dampak Keberadaan Alat Transportasi *Online* Terhadap Becak Konvensional.

E. Penjelasan Istilah

Untuk mempermudah pemahaman guna menghindari kekeliruan pembaca dalam memahami istilah dalam proposal ini, maka perlu kiranya penulis menguraikan penjelasan konsep/istilah penelitian dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Dampak

Secara umum dampak ialah sesuatu yang bisa mendatangkan akibat (baik, positif maupun negatif) terhadap anggutan umum lainnya.¹⁸

b. Transportasi

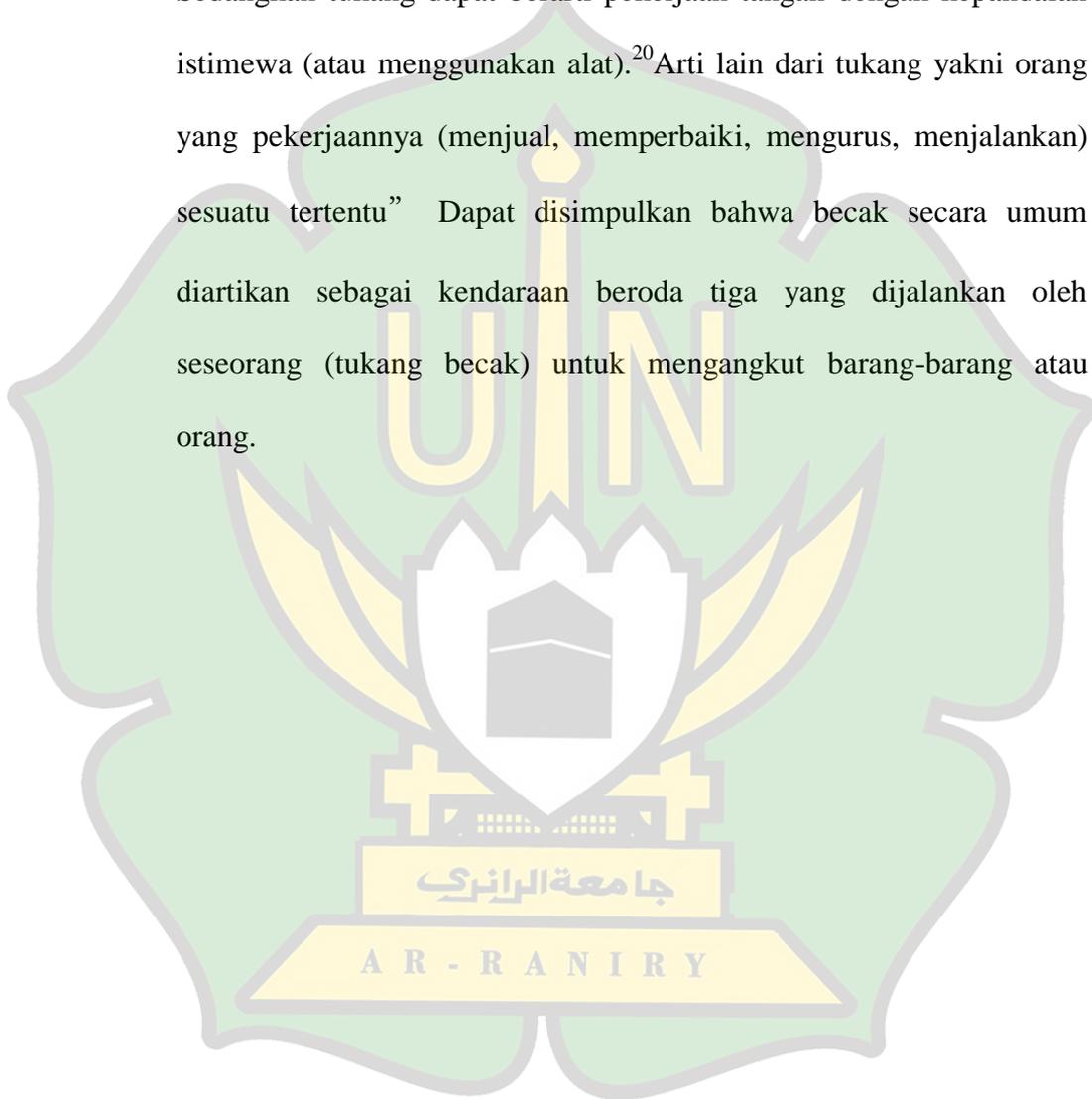
Transportasi merupakan kebutuhan kedua atau kebutuhan turunan dari kebutuhan ekonomi masyarakat. Transportasi mencakup beberapa hal dalam kaitannya perpindahan dari suatu tempat ketempat lainnya seperti misalnya infrastruktur jalan raya, moda transportasi, hingga pada manajemen pengelolaannya yang dilakukan oleh pengambil kebijakan maupun perencana.¹⁹ Transportasi *Online* dapat diartikan sebagai alat transportasi konvensional yang telah dimodifikasi sebagai aplikasi layanan angkutan transportasi berbasis internet yang melayani masyarakat dengan menggunakan jasa berbagai bidang.

c. Becak konvensional

¹⁸ Departemen Pendidikan Indonesia, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cet. IV (Jakarta: Balai Pustaka, 2007), hal. 98.

¹⁹ Rudi Aziz, S.T., M.Si dan Asrul, S.T., *Pengantar Sistem Dan Perencanaan Transportasi Ed.1, Cet 1*, (Yogyakarta: Deepublish, September 2014), hal. 1.

Dalam buku Kamus Umum Bahasa Indonesia disebutkan: “Istilah becak dapat berarti kendaraan yang rupanya seperti sepeda beroda tiga atau kereta beroda tiga atau kereta beroda dua yang dihela orang. Sedangkan tukang dapat berarti pekerjaan tangan dengan kepandaian istimewa (atau menggunakan alat).²⁰Arti lain dari tukang yakni orang yang pekerjaannya (menjual, memperbaiki, mengurus, menjalankan) sesuatu tertentu” Dapat disimpulkan bahwa becak secara umum diartikan sebagai kendaraan beroda tiga yang dijalankan oleh seseorang (tukang becak) untuk mengangkut barang-barang atau orang.



²⁰ Departemen Pendidikan Indonesia, *Kamus Besar...*, hal. 55.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Terdahulu

Sebagaimana penelitian awal, penelitian ini telah mengadakan penelitian kepustakaan atau membaca berbagai literatur penelitian untuk membantu pelaksanaan penelitian lapangan ini. Diantaranya Skripsi Wardiman Darmadi dengan judul “Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar”.

Hasil penelitian Wardiman Darmadi 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 GoJek 20% untuk driver GO-JEK 80% untuk perusahaan GO-JEK, ketertarikan minat penumpang terhadap angkutan *online* sangat di minati 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 di anggap 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.²¹

Selanjutnya skripsi yang ditulis oleh Afifudin Zuhdi dengan judul Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek *Online* Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus: Pada Ojek Pangkalan Di Purwokerto). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana eksistensi ojek pangkalan di tengah adanya ojek *online* perspektif sosiologi ekonomi di Purwokerto dan untuk mengetahui dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan adanya ojek *online* terhadap ojek pangkalan.

Hasil penelitian menunjukkan ojek pangkalan dalam bertahan di tengah adanya Go-Jek atau ojek *online* memiliki tujuan atau preferensi nilai. Diantaranya nilai ekonomi yaitu: pendapatan menjadi ojek pangkalan lebih pasti dari pada ojek *online*. Nilai solidaritas yaitu gotong royong dan saling membantu. Nilai tradisi yaitu tradisi negosiasi tarif antara penumpang dan ojek. Dengan adanya Go-Jek atau ojek *online* di Purwokerto berdampak ekonomi dan sosial yaitu menurunnya pendapatan ojek pangkalan dan rusaknya tatanan sosial yang terjadi di masyarakat.²²

²¹ Wardiman Darmadi, *Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Makassar*, Diterbitkan Di Makassar. Fakultas Ushuluddin Institut Islam Negeri Alauddin Makassar. Tahun 2016. Di akses melalui <http://repositori.uin-alaudin.ac.id/id/eprint/3049> pada hari Sabtu 27 Januari 2019, pukul 01.30 WIB.

²² Afifuddin Zuhdi, *Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus: Pada Ojek Pangkalan Di Purwokerto)*, Diterbitkan Purwokerto. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN)

Sedangkan penelitian kedua di atas, memiliki kesamaan dalam hal membahas tentang Transportasi *Online* yang mengikuti perkembangan teknologi yaitu aplikasi yang berbasis *mobile* dengan sistem transportasi yang menggunakan berbagai dibidang jasa. Ada Perbedaan penelitian ini dengan penelitian di atas juga pada lokasi penelitian, rumusan masalah. Dimana penelitian yang penulis uraikan, berfokus kepada dampak keberadaan alat transportasi *Online* terhadap becak konvensional di kota Banda Aceh.

B. Transportasi *Online*

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakkan orang atau barang dari suatu lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Dari pengertian ini transportasi mempunyai beberapa dimensi seperti: lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi), keperluan tertentu di lokasi tujuan seperti ekonomi, sosial dan lain-lain. Secara umum, tujuan transportasi adalah memberikan kemudahan dalam segala kegiatan masyarakat.²³

Menurut Nasution, Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.²⁴ Transportasi *online* adalah alat

Purwokerto. Tahun 2018. Di akses melalui <http://repository.iainpurwokerto.ac.id/3609> pada hari Sabtu 27 Januari 2019, pukul 01.35 WIB.

²³ Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*. (Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Bung Hatta, Padang: Penerbit Erlangga, 2012), hal. 1.

²⁴ Nasution, H.M.N, *Manajemen Transportasi*, (Penerbit Ghalia Indonesia, 2004), hal. 15.

transportasi konvensional yang telah dimodifikasi sebagai aplikasi layanan angkutan transportasi berbasis internet yang melayani masyarakat dengan menggunakan jasa berbagai bidang seperti antar jemput, mengantar makanan dan lain sebagainya.

Kegiatan transportasi memberikan manfaat sosial, misalnya (1) dalam bidang pendidikan, buku-buku pelajaran dari negara-negara maju dapat dikirimkan ke negara-negara berkembang, sehingga dapat mengikuti kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, (2) dalam bidang kesehatan, daerah-daerah yang mengalami buruk gizi atau sedang dilanda wabah penyakit atau bencana alam lainnya dapat segera dilakukan bantuan kesehatan; (3) dengan dukungan transportasi yang lancar, dapat diselenggarakan pekan olah raga dan seni budaya untuk meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa.²⁵

1. Cara Operasional Transportasi *Online*

Jasa transportasi online memiliki 3 bagian penting yaitu:

a. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik)

Menurut Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik Pasal 1 ayat (6) menyatakan bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat.²⁶ Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis

²⁵ Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), hal. 4.

²⁶ Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Pasal 1 ayat 6.

aplikasi online merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung driver kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini, sebagai penyedia aplikasi memiliki peranan kunci dalam keberhasilan dalam sistem jasa transportasi berbasis aplikasi *online*, dikarenakan penyedia layanan aplikasi merupakan penghubung antara supply and demand (permintaan dan penawaran) yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, *driver*, dan pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi *online*.

b. Pengendara (*Driver*)

Kedudukan pengendara (*driver*) adalah perseorangan yang berdiri sendiri selaku pemilik kendaraan atau penanggung jawab terhadap kendaraan yang digunakan. *Driver* memanfaatkan aplikasi yang telah disediakan perusahaan penyedia aplikasi *online* untuk mendapatkan pesanan (pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor *handphone* dan foto pengguna layanan). Setelah *driver* mendapatkan semua data-data pengguna jasa dalam aplikasi yang dapat dilihat dari telepon pintar si *driver*, maka pengendara akan menuju tempat di mana pemesan jasa transportasi tersebut berada. *Driver* memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.²⁷

c. Pengguna Jasa atau Transportasi (konsumen)

²⁷ Di akses melalui <http://infonitas.com/komuter/transjakarta/4-tahun-grab-investasi-rp93-triliun/35781> pada hari Rabu, 1 Agustus 2018, pukul 02.44 WIB

Pengguna layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan murah. Pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini harus mengunduh terlebih dahulu aplikasi jasa transportasi di dalam telepon pintar yang dimilikinya yang tentunya sudah terhubung dengan jaringan internet serta melakukan pendaftaran layanan berupa mengisi data diri yang nantinya akan diterima dan diproses oleh server perusahaan jasa transportasi *online* tersebut.²⁸

Go-Jek atau ojek *online* adalah aplikasi yang berbasis internet dengan sistem transportasi yang menggunakan jasa angkutan hadir di Indonesia sebagai inovatif untuk mendorong perubahan sektor transportasi informal agar dapat beroperasi, serta menghindari kemacetan yang ada di kota-kota besar. Jasa transportasi angkutan menggunakan kendaraan roda dua (sepeda motor) dan biasa disebut ojek *online*. Go-jek hadir dengan dasar pemikiran bahwa ojek yang biasanya hanya mangkal di pos-pos tertentu bisa terkordinir dan terintegrasi untuk melayani masyarakat dengan cepat dan sigap via *online booking*. Oleh karena itu, PT. Go-Jek Indonesia akhirnya menghadirkan jasa transportasi alternative tersebut kedalam bentuk aplikasi mobile.²⁹

Go-Jek dilengkapi seragam jaket yang sama dan dua helm senada dengan jaket berwarna hijau bertuliskan Go-Jek. Kemudahan dan keamanan yang diberikan oleh Go-Jek mampu menarik animo masyarakat menggunakan

²⁸ Ibid.

²⁹ Panduan Go-Jek Indonesia, hal. 12.

moda transportasi roda dua ini, Go-Jek lahir dari ide sang CEO (chief executive officer) dan direktur pengatur (managing Director) Nadiem Makarim yang mengaku seorang pengguna ojek. Pria muda kelahiran 4 Juli 1984 ini mendirikan Go-Jek di Jakarta. Selain bersifat bisnis, ada misi sosial yang meningkatkan pendapatan para tukang ojek di Jakarta.

Meski sempat tidak bisa melihat kemajuan Go-Jek karena harus sekolah di Amerika, bungsu dari 3 bersaudara ini berhasrat untuk terus mengembangkan Go-Jek, salah satunya dengan menggandeng berbagai perusahaan.³⁰

Manajemen Go-Jek menerapkan sistem bagi hasil dengan pengemudi ojek yang berada di bawah naungannya, adapun pembagian hasil dari driver Go-Jek dengan perusahaan. Dalam sistem pembagian hasil Go-Jek adalah, 80% penghasilan untuk pengemudi Go-Jek dan 20% nya untuk Perusahaan. Dalam kerja Go-Jek untuk Go-Ride atau layanan antar jemput, maka ada objek yang akan terlibat dalam sistem kerja Go-Jek yaitu konsumen, Go-Jek dan driver Go-Jek:

- a. Para pengguna Go-Jek, harus mengunduh Go-Jek Mobile App dari handphone mereka, baru mereka bisa memesan layanan Go-Jek.
- b. Konsumen melakukan pemesanan ojek melalui aplikasi Go-Jek dengan memasukkan alamat penjemputan dan alamat tujuan. Informasi tarif

³⁰ Dany Permana, "TRIBUN NEWS" . Diakses 3 Juli 2018.

otomatis keluar setelah kedua alamat tersebut diisi sehingga konsumen tahu berapa ongkosnya nanti.

- c. Selanjutnya aplikasi Go-Jek akan memproses pesanan tersebut dengan menggunakan algoritma tertentu untuk pencarian driver Go-Jek yang akan mengantarkan calon penumpang atau pesanan tersebut.
- d. Driver Go-Jek yang berhasil memenangkan bidang (menang nge-bind), maka driver berhak mengantar atau pesanan penumpang.
- e. Driver Go-Jek akan menjemput penumpang sesuai alamat penjemputan dan pengantaran sampai tujuan.
- f. Setelah sampai tujuan maka penumpang akan membayar ke driver Go-Jek yaitu dengan cara cash atau kredit ke Go-Jek.

2. Jenis-jenis Transportasi *Online*

Banyaknya perusahaan yang menawarkan variasi layanan jasa yang sama membuat persaingan semakin ketat. Bisnis transportasi *online* yang saat ini sudah sangat dikenal di Aceh yaitu Ho-Jak, Go-Jek dan Grab. Ketiga perusahaan transportasi berbasis aplikasi ini terbukti memberikan perubahan yang signifikan terutama bagi kehidupan sosial masyarakat.

Sebelum adanya transportasi *online* kita sulit untuk mendapatkan ojek untuk bepergian. Dengan kemajuannya teknologi, sekarang ojek bisa kita dapatkan dengan mudah melalui smartphone yang kita miliki. Kita hanya butuh jaringan internet maka ojek *online* pun bisa kita pesan. Kemana-mana menjadi lebih mudah, praktis, dan murah.

Maka untuk memilih ojek *online* yang cocok untuk kebutuhan kita, maka kita perlu mengetahui kelebihan dan kekurangannya. Berikut beberapa penjelasannya:³¹

Ho-Jak adalah perusahaan yang memelopori revolusi industri transportasi di Aceh. Ho-Jak bermitra dengan para pengendara Becak, RBT (ojek) dan Mobil berpengalaman di Aceh dan menjadi solusi utama dalam bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti kebutuhan transportasi, pengiriman dokumen dan belanja harian. Ho-Jak dapat dipesan melalui Ho-Jak App yang bisa diunduh melalui Play Store sistem operasi Android maupun App Store sistem operasi IOS.

Go-Jek adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan Go-Jek bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Go-Jek telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, salah satunya Kota Banda Aceh.

Grab yang sebelumnya dikenal sebagai GrabTaxi adalah sebuah perusahaan asal Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. Saat ini Grab telah masuk di

³¹ Di akses melalui https://www.kompasiana.com/jubillioaryasena/tips-memilih-ojekonline-dengan-baik_5903bbe4b493733902ddf5de, pada hari Kamis, 2 Agustus 2018, pukul 01.54 WIB.

berbagai kota besar di Indonesia dan salah satunya Kota Banda Aceh juga sudah mulai sejak tahun 2016.³²

Tingkat persaingan antara Ho-Jak, Go-Jek dan Grab kian tinggi. ketiga perusahaan ini telah tumbuh dengan pesat baik dari jumlah armada untuk layanan transportasi maupun pengembangan aplikasi yang dimiliki masing-masing perusahaan itu sendiri. Saat ini, aplikasi ketiganya banyak diunduh pengguna pada playstore yang tertera pada tabel.0.1.

Tabel. 0.1. Jumlah Unduhan sampai tahun 2018

No	Apps	Jumlah
1	Ho-Jak	10 ribu
2	Go-Jek	10 juta
3	Grab	50 juta

Sumber : PlayStore

Ketiga perusahaan juga melakukan inovasi dengan mengembangkan fitur yang ditawarkan selain layanan transportasi juga saat ini berusaha memenuhi kebutuhan gaya hidup dan logistik di dalam satu aplikasi. Ho-Jak menambahkan layanan seperti; Ho-Becak, Ho-Bike, Ho-Car, Ho-Foode, Ho-Sent, dan Ho-Rental.³³

³² Irma Farnita, *Layanan Mobile Ho-Jak, Go-Jek dan Grab Terhadap Perbandingan Pengalaman Pengguna (Studi Pada Konsumen PT. Ho-Jak Indonesia, PT. Aplikasi Anak Bangsa dan PT. Grab Indonesia di Kota Banda Aceh)*. Jurnal Ekonomi dan Manajemen Teknologi Vol.1 | No.2 | 2017, hal. 98. Di akses melalui <https://www.scribd.com/document/396268312/Layanan-Mobile-Ho-Jak-Go-Jek-dan-Grab-Terhadap-Perbandingan-Pengalaman-Pengguna-Studi-Pada-Konsumen-PT-Ho-Jak-Indonesia-PT-Aplikasi-Anak-Bangsa>.

³³ Ho-Jak.co.id, diakses pada 1 Agustus 2018.

Go-Jek yang menambahkan layanan selain jasa transportasi ojek yaitu Go-Car, Go-Food, Go-Mart, Go-Send, Go-Box, Go-Pulsa, GoMassage, Go-Clean, Go-Glam, Go-Tix, GoAuto, Go-Med, Go-Busway.³⁴ Sedangkan Grab selain menyediakan layanan transportasi ojek yang dinamakan GrabBike, Grab pun melakukan inovasi dengan menambahkan layanan GrabTaxi, GrabCar, GrabExpress, GrabFood, GrabHitch dan fitur terbarunya yaitu GrabChat guna mempermudah komunikasi antara penumpang dan mitra pengemudi.³⁵

3. Keunggulan Transportasi *Online*

Perkembangan teknologi secara pesat terutama dalam bidang telekomunikasi di seluruh dunia menyebabkan tiap-tiap negara harus mampu bersaing dengan pemanfaatan teknologi serta mengaplikasikannya di dalam beraktivitas. Dalam bidang transportasi, beralihnya jasa transportasi konvensional ke jasa transportasi *online* merupakan bagian dari kemajuan teknologi.

Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari. Berkaitan dengan ini, kehadiran transportasi *online* 'menjawab' kebutuhan masyarakat dalam kaitan dengan angkutan umum. Transportasi *online* yang dalam konteks ini adalah Grab dan Go-Jek menjadi alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam

³⁴ Go-Jek.com, diakses pada 1 Agustus 2018.

³⁵ Grab.com, diakses pada 1 Agustus 2018.

keunggulannya yang mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, asuransi, ragam fitur, diskon dan promosi (selanjutnya disebut promo), dan lahan kerja baru/sampingan.

Dari segi kepraktisan, layanan jasa transportasi Grab dan Go-Jek yang berbasis aplikasi *online* ini cukup menggunakan telfon pintar yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa transportasi *online* yang ada di dalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi. Di zaman dimana telfon pintar sebagai sesuatu yang umum digunakan, mereka konsumen tinggal mengunggah melalui play store kemudian mendaftarkan data diri yang dikoneksikan pada alamat email atau facebook. Setelah itu jasa Grab akan dapat diakses kapan saja dan dimana saja.

Dari segi transparansi, jasa transportasi Grab atau Go-Jek ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi *online* secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.³⁶

Dari sisi keterpercayaan, pengemudi layanan transportasi *online* telah terdaftar di perusahaan jasa transportasi *online*, yang berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI),

³⁶ Di akses melalui <https://www.kompasiana.com/hendymustikoaji/55ea9829c322bde807a6708d/kelebihan-dan-kekurangan-model-bisnis-go-jek-dari-sisi-perusahaan-driver-dan-konsumen>, pada hari Minggu, 27 Januari 2019, pukul 03.30 WIB.

sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.

Dari segi kenyamanan, konsumen transportasi *online* merasakan tidak sedang berada di dalam angkutan umum karena mobil-mobil yang digunakan (taksi *online*) menggunakan mobil-mobil pribadi keluaran lima tahun terakhir (2012-2017, yang memang dipersyaratkan oleh perusahaan) dengan beragam merek (seperti Avanza, Calya, Datsun, Shienta, Agya, dsb.)

Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi adalah aspek positif lainnya terkait jasa transportasi berbasis *online*. Go-Jek telah melakukan kerjasama dengan perusahaan asuransi Allianz dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi Go-Jek. Untuk Grab sendiri juga telah bekerjasama dengan Asuransi Marine untuk menjamin keselamatan pekerjanya. Pada kasus kehilangan barang, Go-Car bahkan bersedia memberikan bantuan sampai Rp10.000.000,- atas pertimbangan pribadi dan mutlak untuk barang yang hilang atau rusak saat menggunakan layanan dari penyedia layanan sepanjang barang tersebut memenuhi ketentuan penggunaan. Sedangkan untuk kasus kecelakaan, Grab Car dapat memberikan asuransi kecelakaan hingga maksimum Rp 68.000.000,-/orang.

Keunggulan lainnya yang terkait dengan layanan transportasi Grab dan Go-Jek adalah berbagai fitur yang disediakan oleh kedua jenis transportasi *online* ini. Grab, misalnya, yang menyediakan fitur aplikasi berupa Grab Bike

(layanan transportasi motor *online*/ojek *online*), Grab Car (layanan mobil pribadi berplat hitam yang disewa untuk perjalanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya point to point atau jam-jam dengan tarif flat per kilometer), Grab Taksi (layanan yang difokuskan sebagai wadah bertemunya para pencari jasa taksi dan jaringan penyedia taksi dengan sistem argo) dan Grab Express (layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian, dan keamanan). Saat ini perusahaan Grab juga menambahkan fitur GrabFood untuk menyaingi rivalnya Go-Jek yang memberikan layanan pesan antar makanan (Go-Food).³⁷

C. Becak Konvensional

Becak berasal dari bahasa Hokkien, yaitu “be chia” yang artinya kereta kuda. Dalam kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) becak adalah kendaraan umum seperti sepeda, beroda tiga, roda satu di belakang dan dua didepan dijalankan dengan tenaga manusia. Bentor merupakan perpaduan antara kendaraan tradisional dan modern yang menyatukan becak dengan motor. Di Indonesia ada dua becak yang sering digunakan, yaitu:

- a. Becak Dayung yaitu becak yang mengendarainya menggunakan sepeda, dimana si pengendara harus menggunakan kakinya untuk mengayuh becak. Becak ini sering di jumpai di Yogyakarta.
- b. Becak Motor, yaitu becak yang menggunakan motor sebagai penggerak.

³⁷ Ahsani Amalia Anwar, *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*. Etnosia: Jurnal Etnografi Indonesia Volume 2 Edisi 2, Desember 2017, hal. 223.

Tukang adalah orang yang mempunyai kepandaian dalam suatu pekerjaan.³⁸ Tukang becak adalah sebuah realitas kehidupan yang tetap bertahan ditengah derasnya arus modernisasi. Setiap definisi mengenai modernisasi sedikit banyaknya tidak saja mencakup perubahan tetapi, lebih penting lagi, mencakup pengertian mengenai efisiensi, meningkatnya interaksi antara manusia dan ruang, dan sangat mejemuknya hubungan sosial. Tanpa kecuali, pengertian-pengertian itu juga ada hubungannya dengan kota dan yang menyebabkan bertambahnya urbanisasi masyarakat. Sejarah Tukang becak sendiri pada awalnya adalah masyarakat pedesaan yang mencoba merasakan dinamika kerasnya kehidupan perkotaan.³⁹ Mereka adalah contoh dari kaum urban yang memilih meninggalkan desanya demi mencari pekerjaan di kota. Ini pula yang terjadi pada sebagian besar masyarakat pedesaan di Sulawesi Selatan yang mencoba mencari peruntungannya di Kota.

³⁸ Suharso dan Ana Retnoningsih, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Semarang: Widya Karya, 2005), hal. 591.

³⁹ Baihaqi Hendri Mangatta, *Strategi Adaptasi...*, hal. 7.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian (*field research*) dan pendekatan kualitatif dengan fokus penelitiannya adalah Dampak Keberadaan Alat Transportasi *Online* Terhadap Becak Konvensional di Banda Aceh. Penelitian kualitatif adalah suatu proses penelitian yang memberikan pemahaman berdasarkan metodologi yang bersifat menyelidiki suatu fenomena sosial yang ada di dalam masyarakat.⁴⁰ Sedangkan Menurut Umar, pendekatan kualitatif merupakan suatu pendekatan penelitian yang hasil penelitiannya tidak diolah dalam bentuk kalkulasi angka-angka, melainkan dengan cara menyampaikan pemikiran atau wawasan peneliti terkait dengan data yang diambil dari subjek yang diteliti.⁴¹

Penelitian ini tergolong dalam penelitian lapangan (*field research*). *Field research* adalah pencarian data dilapangan, karena penelitian yang dilakukan menyangkut dengan persoalan atau kenyataan dalam kehidupan nyata, bukan pemikiran abstrak yang terdapat dalam teks-teks atau dokumen-dokumen tertulis

⁴⁰ Juliansyah Noor, *Metodologi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah*, Ed. 1, Cet. 1, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011), hal. 42.

⁴¹ Husen Umar, *Metode Riset Komunikasi Organisasi*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2005), hal. 36.

atau terekam.⁴² Serta disebut penelitian lapangan, karena peneliti harus terjun langsung ke lapangan. Peneliti harus memiliki pengetahuan tentang kondisi, situasi, dan pergolakan hidup partisipan dan masyarakat yang diteliti.⁴³

Adapun metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif, tujuannya agar memberikan gambaran yang jelas tentang keadaan objek yang diteliti berdasarkan fakta-fakta yang terlihat sebagaimana adanya. Metode deskriptif adalah penilaian terhadap masalah-masalah berupa fakta-fakta saat ini dari suatu populasi yang meliputi kegiatan penilaian sikap atau pendapat terhadap individu, organisasi, keadaan, ataupun prosedur. Tujuan dari penelitian deskriptif adalah menjawab pertanyaan dari objek yang diteliti.⁴⁴

Sedangkan Menurut Sumardi Suryabrata sebagaimana yang dikutip oleh Soejono menjelaskan bahwa metode penelitian deskriptif adalah suatu penelitian yang bermaksud untuk menggambarkan situasi-situasi yang terjadi di masyarakat.⁴⁵

B. Informan Penelitian

Informan penelitian adalah orang yang diwawancarai, diminta informasi oleh pewawancara.⁴⁶ Untuk memilih informan maka digunakan Tehnik

⁴² Nasir Budiman, dkk., *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah* cet: I (Banda Aceh: Ar-Raniry, 2004), hal. 23.

⁴³ Conny Semiawan, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Gramedia, 2010), hal. 9.

⁴⁴ Etta Mamang Sengaji, Sopiah, *Metode Penelitian Pendekatan Praktis Dalam Penelitian*, ed 1 (Yogyakarta: Andi, 2010), hal. 21.

⁴⁵ Soejono dan Abdurrahman, *Metode Penelitian Suatu Pemikiran dan Penerapan*, Cet. 2, (Jakarta: Rineka Cipta dan Bina Adiaksara, 2005), hal. 21.

pengambilan sampel *purposive sampling*, yaitu tehnik pengambilan sampel yang sumber datanya dengan pertimbangan tertentu, pertimbangan tertentu ini dianggap orang yang paling tahu tentang apa yang kita harapkan atau dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajah objek atau situasi sosial yang akan diteliti.⁴⁷ Informan dari penelitian ini adalah 31 orang yaitu 12 pengemudi becak konvensional, 2 driver transportasi *online*, 17 masyarakat Banda Aceh termasuk penumpang becak konvensional serta transportasi *online*. Lokasi yang diambil adalah pangkalan yang terletak di Jln. Dr. Mohd Hasan Depan Terminal Batoh dan di Jln. Iskandar Muda depan Gedung Tsunami Banda Aceh. Karakteristik tukang becak yang dipilih sebagai informan penelitian:

1. Becak milik sendiri bukan becak sewa
2. Umur 35 keatas
3. Sudah berprofesi sebagai tukang becak lebih dari 3 tahun

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan tata cara atau langkah-langkah peneliti untuk mendapatkan data penelitian. Peneliti harus menggunakan teknik dan prosedur pengumpulan data yang sesuai dengan jenis data yang dibutuhkan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan, observasi, interview (wawancara) dan dokumentasi. Dalam pengumpulan data sebagai berikut:

a. Observasi

⁴⁶ Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif Komunikasi Ekonomi Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya*, (Jakarta: Kencana, 2011), hal. 111.

⁴⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif dan R & D*, (Bandung: Alfabeta, 2013), hal. 9.

Observasi adalah pengamatan yang dilakukan secara sengaja, sistematis mengenai fenomena sosial dengan gejala-gejala psikis, dan perbuatan, untuk kemudian dilakukan pencatatan.⁴⁸ Teknik ini dilakukan untuk mendapatkan data langsung dari lapangan yang menjadi sampel penelitian. Ketika teknik komunikasi tidak memungkinkan, maka observasi itu sangat bermanfaat. Di samping itu juga teknik ini sekaligus dapat mengecek langsung kebenaran setiap data yang disampaikan oleh para responden ketika diskusi.

Dalam hal ini peneliti melakukan pengamatan secara langsung atau juga sering disebut pengamatan terlibat langsung, dimana juga peneliti ikut menjadi instrumen atau alat penelitian, sehingga peneliti harus mencari data sendiri dan mengamati secara langsung tentang dampak keberadaan alat transportasi *Online* terhadap becak konvensional.

b. Wawancara (Interview)

Wawancara adalah proses percakapan dengan maksud untuk mengonstruksi mengenai orang, kejadian, kegiatan, organisasi, motivasi, perasaan, dan sebagainya yang dilakukan dua pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dengan orang yang diwawancarai (interview).⁴⁹

Wawancara dalam suatu penelitian bertujuan mengumpulkan keterangan tentang kehidupan manusia dalam suatu masyarakat. Dalam pelaksanaan pengumpulan data di lapangan, peneliti menggunakan metode wawancara atau

⁴⁸Joko Subagyo, *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*, (Jakarta: PT Renika Cipta, 2004), hal. 62.

⁴⁹Burhan Bungin, (ed), *Metode Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontemporer*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), hal. 143.

diskusi mendalam. Wawancara atau diskusi mendalam merupakan suatu cara mengumpulkan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan, dengan maksud mendapatkan gambaran lengkap tentang dampak keberadaan alat transportasi *online* terhadap becak konvensional. Wawancara mendalam dilakukan secara intensif dan berulang-ulang. Peneliti melakukan verifikasi data tidak hanya percaya dengan pernyataan informan tetapi juga perlu mengecek dalam kenyataan melalui pengamatan atau dari informan yang satu ke informan yang lain.

Wawancara atau diskusi ini dimaksudkan untuk mengumpulkan data, maka hal ini dipertanyakan pada masyarakat yang mengetahui secara mendalam mengenai dampak keberadaan alat transportasi *Online* terhadap becak konvensional.

c. Dokumentasi

Untuk memperoleh data yang lebih jelas, penulis mengumpulkan dokumen-dokumen yang berhubungan dengan Dampak Keberadaan Alat Transportasi *Online* Terhadap Becak Konvensional di Banda Aceh, yaitu dengan cara mengambil gambar dengan kamera dan alat rekam sebagai alat untuk wawancara.

D. Tehnik Pengolahan dan Analisis Data

Analisis data disebut juga pengolahan data dan penafsiran data. Analisis data adalah rangkaian kegiatan pengelompokkan, sistematis, penafsiran dan verifikasi data agar sebuah fenomena memiliki nilai sosial, akademis, dan ilmiah.

Data dalam penelitian kualitatif terdiri dari deskripsi tentang fenomena (situasi, kegiatan, peristiwa) baik berupa kata-kata, angka maupun yang hanya bisa dirasakan.⁵⁰

Analisis data kualitatif menurut Seiddel prosesnya berjalan sebagai berikut:

1. Mencatat yang menghasilkan catatan lapangan, dengan hal itu diberi kode agar sumber datanya tetap dapat ditelusuri.
2. Mengumpulkan, memilah-milah, mengklasifikasikan, mensintesiskan, membuat iktisar, dan membuat indeksinya.
3. Berfikir dengan jalan membuat agar katagori data itu mempunyai makna, mencari dan menemukan pola dan hubungan-hubungan.⁵¹

Menurut N.K Malhotra dalam buku Etta Mamang Sangadji dan Sopiah (Metodelogi penelitian: Pendekatan Praktis dalam Penelitian), menjelaskan bahwa tahap analisis data dalam penelitian kualitatif secara umum dimulai sejak pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi.

1. Reduksi Data

Reduksi data dapat diartikan sebagai suatu proses pemilihan data, pemusatan perhatian pada penyederhanaan data, peng-abstrakan data, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Dalam kegiatan reduksi data dilakukan pemilahan-pemilahan tentang bagian data

⁵⁰ Imam Suprayoga, Tabroni, *Metode Penelitian Agama*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2003), hal. 133.

⁵¹ Lexy J Moleong, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2004), hal. 283.

yang perlu diberi kode, bagian data yang harus dibuang, dan pola yang harus dilakukan peringkasan. Jadi dalam kegiatan reduksi data dilakukan: penajaman data, penggolongan data, pengarahan data, pembuangan data yang tidak perlu, pengorganisasian data untuk bahan menarik kesimpulan. Kegiatan reduksi data ini dapat dilakukan melalui: seleksi data yang ketat, pembuatan ringkasan, dan menggolongkan data menjadi suatu pola yang lebih luas dan mudah dipahami.

2. Penyajian Data

Penyajian data dapat dijadikan sebagai kumpulan informasi yang tersusun, sehingga memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian yang sering digunakan adalah dalam bentuk naratif, bentuk matriks, grafik, dan bagan.

3. Menarik Kesimpulan atau Verifikasi

Sejak langkah awal dalam pengumpulan data, peneliti sudah mulai mencari arti tentang segala hal yang telah dicatat atau disusun menjadi suatu konfigurasi tertentu. Pengolahan data kualitatif tidak akan menarik kesimpulan secara tergesa-gesa, tetapi secara bertahap dengan tetap memperhatikan perkembangan perolehan data. Adapun tehnik analisis data yang digunakan oleh penulis disini adalah deduktif-induktif.

Dalam analisis data kualitatif terdapat 2 (dua) metode dalam penarikan kesimpulan (generalisasi), yaitu metode induktif dan metode deduktif. Oleh karena itu, dalam penelitian ini penulis akan menggunakan metode induktif dalam melakukan penarikan kesimpulan. Metode induktif adalah cara analisis

berdasarkan contoh-contoh konkrit atau fakta-fakta yang diuraikan menjadi suatu kesimpulan umum atau generalisasi.⁵²

Data yang sudah diperoleh dipilah atau diorganisasikan sesuai dengan pertanyaan dan permasalahan masing-masing. Yang bertujuan untuk menggambarkan secara aktual dan teratur tentang masalah penelitian sesuai data atau fakta, yang didapat dari lapangan yaitu pada masyarakat kota Banda Aceh.

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan setelah data terkumpul, data tersebut kemudian diolah dan dianalisis. Adapun langkah-langkah yang peneliti gunakan adalah:

- a. Mengumpulkan atau merangkum data yang diperoleh dari proses wawancara dengan pihak untuk dianalisis.
- b. Menafsirkan data yang diperoleh.
- c. Menarik kesimpulan terhadap apa yang diteliti.

⁵² Etta Mamang Sangadji, Sopiah, *Metodologi Penelitian...*, hal. 200.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Profil becak konvensional di Banda Aceh

Secara Geografis, Kota Banda Aceh berada di belahan bumi bagian utara. Berdasarkan posisi geografisnya, Aceh terletak di jalur lalu lintas Internasional antara Cina, India, Parsi dan Arab yang sudah berkembang sejak dahulu kala.⁵³ Berdasarkan letak geografisnya, Kota Banda Aceh berada di ujung Utara Pulau Sumatera sekaligus menjadi wilayah paling barat dari Pulau Sumatera.

Luas wilayah Aceh secara total mencapai 7,2 juta hektar, terdiri dari daratan kepulauan. Secara luas daerah Aceh sekitar 5,7 juta hektar dan terdiri dari kawasan hutan, perairan, laut. Secara topografi, wilayah daratan Aceh berada pada ketinggian rata-rata mencapai 125 meter diatas permukaan laut, sebanyak 119 pulau, 35 gunung, 73 sungai penting.⁵⁴

PETA KOTA BANDA ACEH



⁵³ Geografi Budaya Daerah Istimewa Aceh, Penelitian Sejarah dan Pencatatan Kebudayaan Daerah (Banda Aceh: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan 1977/1978), hal. 57.

⁵⁴ Badan Pusat Statistik Provinsi Aceh, dalam Katalog Statistik Daerah Provinsi Aceh (Banda Aceh: 2015), hal. 1.

Becak adalah salah satu alat transportasi yang digunakan untuk mengelilingi kota Banda Aceh, dan becak juga merupakan alat transportasi yang digunakan oleh para orang-orang tingkat menengah ke bawah, menurut awal fungsinya alat ini sebagai transportasi yang mulai diminati oleh para wisatawan khususnya para wisata mancanegara.

Becak menjadi pilihan masyarakat dalam menjangkau pusat kota yang merupakan sentral ekonomi dan pelayanan publik, terutama bagi masyarakat yang daerahnya tidak dilalui angkutan umum. Becak konvensional sudah berkembang di Banda Aceh sejak tahun 1970an becak merupakan kendaraan favorit bagi masyarakat Banda Aceh, karna pada saat itu belum muncul transportasi *online*.

Dan dulu becak lebih sering digunakan sebagai pengangkut barang. Namun seiring berkembangnya zaman, becak kemudian lebih sering digunakan sebagai alat transportasi manusia, begitu juga yang dijelaskan oleh bapak Sulaiman dalam waktu singkat becak menjadi target masyarakat untuk berwisata di kota Banda Aceh.⁵⁵

Masyarakat menggunakan jasa becak ini untuk beragam tujuan misalnya, mengangkut barang pindahan anak kost, mengantar anak-anak mereka ke sekolah-sekolah, para pedagang menggunakan jasanya untuk mengantar barang dagangan mereka ke pasar, ibu-ibu rumah tangga menggunakan jasanya untuk berbelanja kepasar, pegawai kantorpun menggunakan jasa angkutan becak ini untuk mengantar mereka ke kantor. Angkutan becak juga memberikan layanan

⁵⁵ Hasil Wawancara peneliti dengan bapak Sulaiman Hanafiah, ketua PERTISA Banda Aceh, tanggal 04 Oktober 2018.

dari rumah ke rumah kepada penumpangnya. Tentu hal ini sangat membantu bagi para konsumen (penumpang).

Kebudayaan Aceh terus berkembang dari tahun ke tahun khususnya di Banda Aceh karena dinamika kehidupan masyarakat Aceh baik kehidupan sosial, budaya, politik, ekonomi sangat beragam dan terus mengalami perubahan. Pasca bencana Tsunami, kota Banda Aceh juga banyak melakukan pembenahan dari kerusakan kerusakan akibat bencana tsunami pada tahun 2004, pembenahan tersebut terjadi pada masyarakat Aceh yaitu terhadap segala aspek kehidupan sosial maupun secara individu.

Karena perubahan terus terjadi di Kota Banda Aceh, kini Banda Aceh juga menjadi objek wisata dunia yang berada di pulau sumatera dengan variasi objek wisata yang dimiliki terdiri dari wisata alam, sejarah, spritual, tsunami dan lain-lain. Ditengah-tengah arus globalisasi di era moderen saat ini, masa kejayaan becak konvensional menjadi menurun, hal ini diutarakan oleh bapak SB yang merasakan dampak kehadiran alat transportasi *online* di Banda Aceh.⁵⁶

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti yaitu Becak yang ada di Banda Aceh di kenal dengan sebutan becak mesin. Disebut dengan becak mesin karena menggunakan tenaga mesin bermotor, becak memiliki tiga roda, dua roda dibelakang saling terhubung dalam sebuah poros yang dapat dijalankan sesuai porosnya. Becak mesin bermotor ini dirakit dengan tambahan roda dan

⁵⁶ Hasil Wawancara peneliti dengan bapak SB, pengemudi becak konvensional, tanggal 04 Oktober 2018.

diberi jok tempat duduk untuk penumpang. Jadi, tidak ada industri pabrik becak bermotor melainkan dirakit sendiri-sendiri secara manual.⁵⁷

Begitu juga penjelasan yang dijelaskan oleh bapak NH, atap kursi penumpang bisa dibuka maupun ditutup, sesuai dengan permintaan pelanggan. Tetapi, jika ingin melihat sekeliling pemandangan Banda Aceh maka sebaiknya meminta agar atapnya dibuka, agar bisa melihat bangunan-bangunan bersejarah seperti Taman Sari, Meseum Stunami dan Blang Padang. Jumlah muatan orang yang bisa diangkut oleh becak konvensional lebih dari 5 orang.⁵⁸

Menurut pengakuan salah satu pengemudi becak konvensional para pengemudi tidak pernah tertangkap razia berkendara karena mempunyai keistimewaan nya tersendiri.⁵⁹ Penentuan tarif harga dijelaskan oleh bapak Marhaban, ongkos naik becak di Banda Aceh umumnya hampir sama dengan daerah lain, yaitu tergantung jarak mencapai tujuan, kalau jarak dekat maka biasanya pengemudi becak mematok harga Rp 15 ribu sampai Rp 20 ribu, sedangkan jarak jauh biasanya pengemudi mematok harga sekitar Rp 25 ribu sampai Rp 40 ribu.⁶⁰ Pada saat itu menarik becak merupakan pekerjaan yang menjanjikan karena memberikan penghasilan yang dapat memenuhi kebutuhan

⁵⁷ Hasil observasi dengan bapak SB pengemudi becak konvensional, tanggal 4 Oktober 2018.

⁵⁸ Hasil Wawancara peneliti dengan bapak NH, pengemudi becak konvensional, tanggal 04 Oktober 2018.

⁵⁹ Hasil wawancara peneliti dengan bapak Muhammad, pengemudi becak konvensional, tanggal 04 Oktober 2018.

⁶⁰ Hasil Wawancara peneliti dengan bapak Marhaban, pengemudi becak konvensional, tanggal 04 Oktober 2018.

sehari-hari. Bahkan hasil dari menarik becak dapat sedikit ditabung oleh para tukang.

Di Banda Aceh kelompok becak motor disebut dengan sebutan PERTISA (Persatuan Roda Tiga Seluruh Aceh). Sekretariat Jln Taman, Makam Pahlawan Pasar Pagi Peuniti Kp Ateuk. Jumlah pangkalan yang ada di Banda Aceh dan Aceh Besar sampai saat ini ada 28 pangkalan. Setiap pangkalan terdiri dari ketua pangkalan dan anggota sekitar 23 unit becak. Jumlah seluruh pengemudi becak konvensional di Banda Aceh dan Aceh Besar yaitu 650.⁶¹

Masuknya transportasi *online* ke Banda Aceh menimbulkan dampak tersendiri bagi pengemudi becak konvensional, bertambahnya alat transportasi ini memberikan dampak tersendiri bagi masyarakat. Masyarakat mempunyai alternatif untuk memilih jenis transportasi yang mereka sukai. Namun disisi lain, semakin bertambahnya jenis transportasi ini memberikan dampak negatif tersendiri bagi kalangan penarik becak, terutama kehadiran transportasi *online*.

Penumpang yang dulunya menggantungkan transportasinya hanya kepada becak kini telah berganti menggunakan jasa ojek *online* sebagai alat transportasinya. Penumpang langganan becak kini secara perlahan-lahan mulai direbut oleh ojek *online*. Mereka hanya mampu mengurut dada menganggap kehadiran ojek *online* di kota Banda Aceh sebagai saingan bagi mereka. Jumlah ojek *online* yang meningkat, secara drastis menurunkan pendapatan penarik becak, seperti yang diungkapkan oleh beberapa informan bapak NH, hanya bisa

⁶¹ Hasil Wawancara peneliti dengan bapak Sulaiman Hanafiah, ketua PERTISA Banda Aceh, tanggal 04 Oktober 2018.

bersabar dan rejeki sudah diatur oleh Allah.⁶² Dan ditambahkan pula oleh bapak SB, mengatakan;

“Langganannya rata-rata sudah berpindah, karna lebih suka Go-jek, yang naik becak tidak seramai dulu, mau kita bilang apa, tidak mungkin kita paksa untuk naik becak sedangkan mereka lebih suka naik transportasi online”.⁶³

Wawancara diatas menjelaskan pelanggan becak konvensional sudah berpindah ke transportasi *online*, dan tidak mungkin para pengemudi becak konvensional memaksa langganannya untuk beralih kembali, karena pelanggan juga punya hak untuk memilih transportasi yang diinginkan.

B. Tanggapan Masyarakat Banda Aceh Terhadap Hadirnya Transportasi *Online*

Masyarakat adalah sekelompok orang yang membentuk sebuah sistem dimana sebagian besar interaksi adalah antara individu-individu yang berada dalam kelompok tersebut. Dalam kehidupan bermasyarakat timbulnya berbagai tanggapan dari masyarakat Banda Aceh atas kehadiran transportasi online yaitu:

1. Positif

Berkembangnya transportasi *online* di Banda Aceh memberikan kemudahan terhadap masyarakat, salah satunya dalam pemenuhan kebutuhan transportasi atau angkutan umum. Seperti pada perkembangan teknologi pada alat komunikasi Handphone yang dapat mempermudah kita dalam menjalani aktifitas

⁶² Hasil Wawancara peneliti dengan bapak NH, pengemudi becak konvensional, tanggal 04 Oktober 2018.

⁶³ Hasil Wawancara peneliti dengan bapak SB, pengemudi becak konvensional, tanggal 04 Oktober 2018.

sehari-hari seperti adanya aplikasi ojek *online* yang sedang digunakan masyarakat saat ini, karena dianggap mempermudah aktifitas mereka, seperti halnya dengan FN sebelumnya sering telat ke kampus karena menunggu angkutan umum yang sangat lama, dengan adanya transportasi online tidak ada hambatan lagi untuk kuliah.⁶⁴

Masyarakat semakin dimudahkan dengan hadirnya transportasi *online* seperti Grab, Go-Jek dan lain sebagainya, selain harganya yang relatif murah, transportasi *online* sangat mudah diakses. Konsumen hanya tinggal memesan angkutan lewat aplikasi, layanan siap mengantar kemana pun sesuai dengan tujuan. Hal ini juga di akui oleh ibu Sakdiah, dalam menjalankan aktifitas sehari-hari pasti kita tidak sempat untuk mencari-cari kendaraan umum yang berada disekitar kita karena setelah beraktifitas membuat kita lelah dan sulit untuk mencari-cari kendaraan umum yang belum tentu langsung dapat begitu saja.⁶⁵

Hal ini juga sependapat dengan kak Meli yang biasa menggunakan alat transportasi *online* dalam keadaan kepepet atau mendesak, memesan ojek *online* tidak memakan waktu yang banyak karena menggunakan ojek online hanya memesan dan sudah dijemput dirumah dibanding dengan mencari-cari angkutan umum yang memakan waktu banyak.⁶⁶ Menurut salah satu informan Rima, mengatakan:

⁶⁴ Hasil Wawancara peneliti dengan Fitria Nanda, mahasiswa, tanggal 05 Oktober 2018.

⁶⁵ Hasil Wawancara peneliti dengan ibu Sakdiah, ibu rumah tangga, tanggal 05 Oktober 2018.

“Lebih memudahkan kita untuk berkendara, tidak susah payah menunggu diluar rumah, bisa di pesan secara online dan barang pesanan langsung diantar kerumah, pelanggan hanya menunggu saja di rumah, dan lebih menghemat waktu kak, karna transportasi online tidak hanya kendaraan. Ada yang bisa dijadikan sebagai kurir, misalnya kita mau memesan makanan di go-food, sambil nunggu bisa mengerjakan pekerjaan lain. Apalagi sekarang sudah moderen, lebih nyaman dan praktis, kalau konvensional harus keluar, udah keluar belum tentu ada”.⁶⁷

Hal yang sama juga diutarakan oleh Azmi, mengatakan:

“Sekarang tidak seperti dulu, ini sudah maju, transportasi *online* menjadi alternatif yang menguntungkan bagi masyarakat karena lebih murah dari tarif becak, labi-labi kita instal aplikasi grab kemudian daftar setelah itu aplikasi siap digunakan tinggal kita isi tempat tujuan kita lalu beberapa menit kemudian kita sudah dijemput siap diantar ketempat tujuan dengan mobil bagus, Ac dingin supirnya pun ramah”.⁶⁸

Pendapat yang serupa juga diutarakan oleh Murniati, mengatakan:

“Lebih memudahkan masyarakat, dan menguntungkan pengangguran karna membuka lowongan kerja yang tidak membutuhkan pendidikan yang tinggi. Biasanya saya menggunakan Grab ketika ingin berwisata bersama tetangga, Grab mempunyai bagasi yang bisa memasukkan barang, dan kenyamanan bagus, ongkos nya murah bisa dijangkau”.⁶⁹

Wawancara di atas menjelaskan bahwa masyarakat semakin dimudahkan dengan hadirnya transportasi *online* seperti Grab dan Go-Jek, dan menjadi akses bagi masyarakat untuk melakukan perjalanan jauh maupun dekat. Selain harganya yang relatif murah, taksi *online* juga sangat mudah diakses. Konsumen hanya tinggal memesan angkutan lewat aplikasi, layanan siap mengantar kemana pun

⁶⁶ Hasil Wawancara peneliti dengan Meliana, ibu rumah tangga, tanggal 05 Oktober 2018.

⁶⁷ Hasil wawancara peneliti dengan Rima Cahyani, Penjahit, tanggal 23 Agustus 2018.

⁶⁸ Hasil wawancara peneliti dengan bapak Azmi, masyarakat Banda Aceh. Tanggal 23 Agustus 2018.

⁶⁹ Hasil wawancara peneliti dengan ibu Murniati, ibu rumah tangga, tanggal 22 September 2018.

sesuai tujuan. Dengan segala keunggulan tersebut, maka tidak heran jika pengguna transportasi *online* semakin banyak. Menurut Ida Lestari, mengatakan:

“Kalau menurut Ida masalah izin urusan mereka, yang penting kami pelanggan sudah enak bergerak karna pesan langsung dijemput ketempat, dimanapun kita berada, kehadirannya berguna untuk kemajuan, sesuai dengan tuntutan zaman, lebih murah kak, menghemat uang. kalau becak, kita harus ke pangkalan becak dulu atau kepinggir jalan dulu untuk cari becak atau angkutan konvensional lainnya, menghabiskan banyak waktu”.⁷⁰

Adapun Agustiar berumur 49 tahun masyarakat Banda Aceh, mengatakan:

“Lebih dimudahkan cuma menggunakan aplikasi, yang penting ada hp handroid, itukan juga bisa menambah penghasilan bisa kerja sambilan bagi yang mau. Gampang mencari penumpang, tidak harus menunggu di pangkalan, sudah lama ditunggu belum sampai juga”.⁷¹

Berdasarkan hasil wawancara di atas selain bagi konsumen, transportasi *online* juga bertujuan untuk membantu para pengemudi tukang konvensional atau Driver dalam mendapatkan penumpang lebih cepat dan efisien, sehingga dapat meningkatkan penghasilannya. Hal ini terbukti dengan adanya Go-jek driver yang mampu mendapatkan penghasilan lebih besar dibandingkan dengan ojek pangkalan.

Transportasi *Online* telah membuka lowongan kerja baru bagi masyarakat dengan penghasilan yang lumayan. Terlebih, banyaknya bonus yang ditawarkan oleh pihak perusahaan ojek online yang pendapatannya bahkan bisa melebihi karyawan di perusahaan biasa. Hal tersebut membuat masyarakat luas tertarik dan

⁷⁰ Hasil wawancara peneliti dengan Ida Lestari Ningsih, Mahasiswa Unmuha, tanggal 2 September 2018.

⁷¹ Hasil wawancara peneliti dengan Agustiar, Masyarakat Banda Aceh, tanggal 2 September 2018.

bergabung menjadi ojek *online* dan banyak dari mereka merasakan sendiri keuntungan bergabung menjadi driver.

Berdasarkan hasil observasi yang peneliti lakukan ada beberapa mahasiswa yang ikut bergabung dengan transportasi *online* seperti Go-Jek. Salah satunya yaitu Saifuddin mahasiswa Uin Ar-Raniry mengatakan:

“Jadi driver sekisaran 1 tahun lebih, tertarik jadi driver karna honda bisa kita fungsikan kembali dalam waktu kosong, sekalian untuk membantu orang, suka nya bisa kenalan custemer lain, dan menambah teman baru, duka nya itu di antar Go-food karna terkadang uangnya tidak mencukupi (kurang), harus cepat tanggap, penghasilan sehari biasanya 100 ribu. Kalau dampak itu tergantung pada rejeki masing-masing, kalau kita giat dan rajin cari rejeki, Insyaallah akan ada, kalau malas cari rejeki tidak akan dapat juga kalau cuma menunggu, semua itu tergantung diri kita sendiri”.⁷²

Salah seorang driver Hendra mahasiswa Uin Ar-Raniry, mengatakan:

“Kira-kira sudah 10 bulan gitu, penghasilannya pun lumayan kak kalau sampai poin 150.000 – 200.000. Tertarik menjadi ojol online di karnakan kerjanya tidak ada pemaksaan misalnya mau kerja hari ini dan jam kita tinggal hidupin aplikasi dan kapan berhenti terserah kita gak ada yang larang, berbeda dengan kita kerja ditempat orang, bisa kerja sambil kuliah menambah pemasukan. Sukanya mendapat custumer yang baik dan pengertian (suka dikasih duit lebih), dan juga jika dikasih poin maka kita juga dapat bonus dari pihak perusahaannya, lumayan kak. Duka nya kalau dapat custumer fiktif, harus kita yang nunggu. Kalau dampak itu pasti ada, apalagi terhadap transportasi konvensional seperti becak. Tetapi terlepas dari itu kita melihat dari sudut pandang customernya, mereka lebih suka naik ojol dikarnakan lebih praktis dan juga harga sudah ditentukan oleh aplikasi beda halnya dengan becak. Dan juga seharusnya kita berpikir lebih luas dengan keadaan kita yang semakin moderen dan canggih, sebab dimana-mana sekarang ini semua mudah dengan sistem online”.⁷³

Hasil wawancara di atas menjelaskan mahasiswa tertarik bekerja sebagai driver transportasi online salah satu nya Go-jek, bisa dijadikan sebagai kerja

⁷² Hasil wawancara peneliti dengan Saifuddin, Driver Go-Jek, tanggal 2 September 2018.

⁷³ Hasil wawancara peneliti dengan Hendra, Driver Go-Jek, tanggal 02 September 2018.

sampingan untuk menambah pemasukan, dan mendapatkan penumpang lebih mudah dengan cara menghidupkan aplikasi, tidak perlu menunggu.

2. Negatif

Adapun masyarakat yang kurang menyetujui hadirnya transportasi *online* dengan berbagai alasan, salah satunya yaitu ibu Nurjani, mengatakan:

“Kasihan, kalau kita perhatikan penumpang labi-labi dan becak konvensional sudah kurang penumpang, terkadang pulang dengan tangan kosong, seharusnya para ojol online menyamakan ongkos dengan becak konvensional, apalagi mereka belum mempunyai izin untuk beroperasi”.⁷⁴

Dapat disimpulkan perbedaan tarif yang jauh dapat menyebabkan keresahan tersendiri bagi istri pengemudi becak konvensional. Dalam hal tarif, bapak SF juga sependapat karena itu menyalahi peraturan yang telah ditetapkan.⁷⁵ Lain halnya dengan ibu Nur, karna ketidakmampuan menggunakan aplikasi dan tidak memiliki hp Handroid.⁷⁶

Hadirnya transportasi online juga menyebabkan bentrok dengan becak pangkalan karena begitu viralnya ojek online dimasyarakat membuat becak pangkalan yang merasa bahwa ojek online merebut penumpangnya dan semakin sepi orderan. Maka, banyaknya bentrok antara ojek online dan becak pangkalan membuat masyarakat takut jika terjadi hal tersebut.

C. Dampak Keberadaan Alat Transportasi *Online* Terhadap Becak Konvensional

⁷⁴ Hasil wawancara penulis dengan ibu Nurjani, ibu rumah tangga, tanggal 01 September 2018.

⁷⁵ Hasil wawancara peneliti dengan bapak SF, tukang bangunan, tanggal 05 Oktober 2018.

⁷⁶ Hasil wawancara peneliti dengan ibu Nur, ibu rumah tangga, tanggal 06 Oktober 2018.

Hadirnya transportasi online di Banda Aceh menimbulkan dampak negatif bagi para pengemudi becak konvensional. Alat transportasi umum di kota Banda Aceh memiliki berbagai macam tipe, termasuk angkutan yang banyak di kota Banda Aceh yaitu honda yang telah dimodifikasi menjadi tiga roda yang biasa disebut dengan nama becak motor.

Berdasarkan hasil observasi yang peneliti lakukan, semakin banyaknya angkutan umum di kota Banda Aceh semakin bertambahnya persaingan penumpang. Setiap angkutan umum yang ada di kota Banda Aceh memiliki pangkalan masing-masing untuk beroperasi. Maka dari itu masyarakat tidak perlu khawatir lagi ketika ingin menggunakan angkutan umum karena setiap angkutan ada pangkalannya tersendiri.⁷⁷

Untuk masyarakat kota Banda Aceh mereka berhak memilih angkutan yang mereka inginkan sesuai dengan tujuan mereka serta tentang keamanan dan kenyamanan. Kecanggihan teknologi saat ini membuat salah satu pengguna ojek membuat inovasi untuk memadukan kecanggihan teknologi internet dengan angkutan transportasi umum yang memudahkan masyarakat untuk mengakses melalui internet agar lebih mudah yang disebut transportasi *online*.

Hadirnya Transportasi *online* di tengah masyarakat kota besar termasuk kota Banda Aceh yang merespon baik karena mudah dan cepat, selain itu ada juga yang tidak merespon baik kehadiran transportasi *online* selain pengemudi

⁷⁷ Hasil observasi dengan bapak Sulaiman pengemudi becak konvensional, tanggal 24 Januari 2019.

angkutan konvensional. Namun ada beberapa pelanggan yang tetap memilih becak sebagai alat transportasinya, seperti yang diungkapkan oleh informan Ainul, mengatakan:

“Lebih memilih naik becak, menurut saya lebih nyaman dan aman walaupun sekarang sudah ada gojek, grab. Kalau masalah ongkos saya tidak masalah, karna saya pun tidak bisa bawa kereta, jadi saya sudah berlangganan dengan becak, kalau grab gojek kan pakek aplikasi, saya pun kurang bisa menguasai hp handroid”.⁷⁸

Nurhayati, mengatakan:

“Saya lebih memilih naik becak, karna sebelum ada transportasi *online* saya sudah berlangganan tetap, saya membayarnya perbulan, menurut saya lebih aman, karna sudah lama berlangganan, biasanya saya menggunakan becak untuk berobat kerumah sakit, dan keperluan lainnya, saya belum ada niat untuk beralih saat ini, untuk kedepannya belum tahu”.⁷⁹

Hasil dari wawancara di atas menjelaskan bahwa ibu Ainul masih tetap berlangganan becak konvensional karena lebih nyaman dan aman, meskipun ada persaingan antara becak dan transportasi *online* masyarakat di Banda Aceh masih membutuhkan becak sebagai alat transportasinya, terutama bagi ibu rumah tangga yang masih belum menguasai hp Handroid.

Namun adapun penumpang yang beralih dari becak konvensional ke GO-Jek yang merupakan salah satu alat transportasi *online* di kota Banda Aceh yaitu Nurma, yang menggunakan jasa transportasi *online* untuk berangkat sekolah dan untuk pulang sekolah, mengatakan:

⁷⁸ Hasil wawancara peneliti dengan ibu Ainul Mardhiah, ibu rumah tangga, tanggal 04 September 2018.

⁷⁹ Hasil wawancara peneliti dengan ibu Nurhayati., ibu rumah tangga, tanggal 22 September 2018.

“Kalau saya sekarang lebih suka menggunakan Go-Jek, karna lebih mudah, lebih cepat dan juga lebih murah dibandingkan dengan naik becak, lebih hemat, bisa buat tabungan”.⁸⁰

Sependapat dengan ibu Mar, yang dulunya menggunakan jasa becak kemudian beralih ke transportasi *online* untuk berobat kerumah sakit, mengatakan:

“Layanannya sangat mudah tidak pusing-pusing lebih enak menggunakan Grab, Gojek lebih nyaman, ongkosnya pun murah tidak terlalu mahal dan tidak repot-repot menunggu”.⁸¹

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dipahami bahwa ada beberapa masyarakat yang beralih ke transportasi *online* karna perbedaan tarif yang begitu jauh sehingga tarif merupakan faktor pertama yang dipermasalahkan oleh pelanggan becak konvensional, selain itu dengan ongkos yang murah pelanggan juga dapat menyisihkan uang lebih untuk ditabung.

Seorang penumpang Grab yaitu Nurul Ambiya yang berumur 20 tahun berprofesi sebagai penjahit baju, mengatakan:

“Senang kak, kami biasanya memang naik Grab karna kalau mau berpergian suami kakak saya tidak sempat mengantar, cara pemesanan pun gampang kak biasaya saya naik grab dari asrama ketapang ke Blang Padang sama kakak dan anak kakak saya, lebih nyaman kak, ongkos nya itu cuma 30 ribu itu pulang pergi kak, kalau dampak pasti ada kak, sekarang konvensional udah banyak yang gak ada pemasukan, tapi tergantung rejeki juga, tidak semua orang bisa memesan transportasi online karna transportasi online harus menggunakan aplikasi, kalau hp yang tidak bisa digunakan untuk memesan seperti hp tenot-tenot, bisa naik yang konvensional”.⁸²

⁸⁰ Hasil wawancara peneliti dengan Nurmayani, CEDO, tanggal 4 September 2018.

⁸¹ Hasil wawancara peneliti dengan Marlina, Pengusaha Londry, tanggal 4 September 2018.

⁸² Hasil wawancara peneliti dengan Nurul Ambiya, penjahit, tanggal 07 September 2018.

Adapun dikalangan mahasiswa yang menggunakan transportasi *online* yaitu Irsalina salah satu mahasiswa UIN Ar-Raniry di Banda Aceh, mengatakan:

“Biasanya saya naik G0-Jek kalau tidak ada yang antar kekampus karena kalau naik labi-labi atau becak saya harus jalan dan menunggu dipersimpangan, kalau Go-Jek langsung kerumah, jadi saya tidak capek untuk jalan kesimpang lagi”.⁸³

Hasil wawancara di atas menjelaskan bahwa ketertarikan penumpang transportasi *online* yang awalnya penumpang angkutan konvensional menerima baik kehadiran transportasi *online* dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi di era modern ini.

Seseorang yang bekerja pada suatu pekerjaan tertentu akan mengkaji dengan baik nilai untuk bekerja, sehingga setiap pekerjaan yang dilakukan seseorang selamanya dilandasi oleh suatu keinginan yang lahir akibat dorongan suatu kebutuhan yang ingin dipenuhi dalam menjalani kehidupan. Sehingga yang menentukan baik kehidupan yang dijalani seseorang adalah dengan melihat pekerjaan apa yang mereka kerjakan.

Dampak keberadaan alat transportasi online terhadap becak konvensional yaitu:

1. Mengalami penurunan orderan/pangkalan sewa
2. Pendapatan setoran mengalami penurunan setiap harinya sehingga harus mencari pekerjaan sampingan

⁸³ Hasil wawancara peneliti dengan Irsalina, mahasiswa UIN Ar-Raniry Banda Aceh, tanggal 04 September 2018.

Transportasi *Online* menguasai dan merambat segala titik daerah beroperasi pendapatan dan setoran bersumber dari konsumen langsung adanya *online*, tempat pangkalan angkutan pusat perbelanjaan dan kampus. Salah satu pengendara transportasi konvensional yaitu Sulaiman, mengatakan:

“Saya bekerja sebagai tukang becak sudah lebih dari 10 tahun, kalau dulu rata-rata kalau mau berpergian naik becak, kalau sekarang cari penumpang susah, orang kalau mau kemana-mana tinggal pesan Go-jek, kecuali memang yang sudah berlangganan naik becak kita, penghasilannya sudah berkurang, saya biasanya dapat 70 ribu kalau sekarang 30 ribu tergantung dari jam kita bekerja, keamanan penumpang juga yang utama”.⁸⁴

Berdasarkan informasi di atas menunjukkan bekerja di bidang transportasi sebagai pengemudi becak konvensional yang tidak memiliki jalur operasi membuat para pengemudi mengatur jadwal operasi mereka.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti, jadwal ini merupakan jadwal dimana mereka pada jam-jam tertentu harus beroperasi di lokasi yang berbeda yang menurut mereka pada saat itu banyak penumpang yang membutuhkan mereka. Jadwal kerja atau lama beroperasi juga menentukan banyaknya penghasilan yang mereka peroleh. Semakin lama ia beroperasi atau menarik becak, maka semakin besar kemungkinannya untuk mendapatkan penghasilan yang lebih. Hal ini disebabkan karena menurut pengemudi becak konvensional bahwa semakin lama beroperasi maka semakin besar peluang untuk

⁸⁴ Hasil wawancara peneliti dengan bapak Sulaiman Hanafiah, Ketua Umum Pertisa Kota Banda Aceh Dan Aceh Besar, tanggal 07 September 2018.

mendapatkan penumpang yang lebih banyak, yang secara langsung dapat menambah penghasilan mereka.⁸⁵

Menjadi seorang pengemudi becak konvensional dibutuhkan kesabaran dan kesehatan yang cukup untuk bisa bekerja. Walaupun setiap hari mereka harus bekerja hingga malam dan harus menahan dinginnya angin malam tapi mereka tetap menjalani pekerjaan ini untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka dan keluarga mereka.

Dalam mengandara becak para pengemudi becak konvensional juga mengutamakan ke hati-hatiannya karna menyangkut dengan nyawa penumpang yang di bawa, selain itu demi keselamatan mereka sendiri sebagai pengemudi becak konvensional. Jika mengalami kecelakaan mereka juga mengalami kerugian, becak yang rusak juga membutuhkan biaya yang banyak untuk memperbaiki atau mengganti bagian-bagian yang telah rusak.

Memenuhi kebutuhan hidup merupakan hal yang terasa sulit dilakukan oleh beberapa anggota masyarakat jika apa yang mereka hasilkan dari pekerjaan mereka tidak sesuai dengan besarnya kebutuhan yang ingin dipenuhi. Begitupun yang dialami oleh keluarga tukang becak di kota Banda Aceh. Pemenuhan kebutuhan makan dan minum sulit terpenuhi, begitu juga dengan kebutuhan yang lain.

⁸⁵ Hasil observasi dengan bapak Misnan Jauhari pengemudi becak konvensional, tanggal 25 Januari 2019.

Berdasarkan penuturan dari beberapa informan sebelumnya bahwa penghasilan mereka dalam sehari berkisar antara Rp 30.000 sampai Rp 70.000 dalam seharinya. Namun sebagian besar informan menyebut penghasilan mereka dikisaran Rp 30.000 perhari. Dengan penghasilan tersebut, mereka dituntut untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari, hal ini membuat mereka untuk pandai-pandai menyasati keuangan mereka agar semua kebutuhan tersebut dapat terpenuhi.

Bekerja sebagai tukang becak bukanlah pekerjaan yang membanggakan. Penghasilan dari pekerjaan ini hanya cukup untuk biaya hidup sehari-hari saja. Dengan penghasilan yang seadanya itu, mereka tetap tekun dan semangat dalam menjalani profesi ini. Karena dengan profesi inilah mereka menggantungkan hidupnya. Keluhan yang sama juga dirasakan oleh bapak RL, mengatakan:

“Sudah berkurang, sekarang harus bekerja sampingan lagi, baru mencukupi kebutuhan, 150 ribu perhari alhamdulillah dapat, sekarang tidak dapat lagi minimal 50 ribu, Mereka mengambil ongkos sangat murah, seharusnya harus disesuaikan dengan ongkos becak, sekarang kalau ngambil ongkos, saya sendiri bimbang harus ngambil berapa, kadang-kadang penumpang membandingkan ongkos yang saya ambil dengan ongkos grab, bingung saya mau ngambil berapa, kalau ngambil murah seperti grab, tidak cukup bensin, untuk perbaiki becak kalau ada yang rusak. Tapi tidak apa, rejeki kan sudah diatur, tergantung usaha kita untuk mencapainya, saya tidak mau beralih ke transportasi *online*, karna saya hanya tamatan smp”.⁸⁶

Berdasarkan hasil wawancara di atas menjelaskan keberadaan alat transportasi *online* ternyata membuat resah pengemudi becak konvensional di Banda Aceh karena transportasi Online dinilai mengurangi pendapatan.

⁸⁶ Hasil wawancara peneliti dengan bapak RL, pengemudi becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

Berpindahnya pelanggan dari becak ke ojek online, sangatlah merugikan pengemudi becak konvensional. Tarif yang murah dan efektivitas waktu menjadi faktor penyebab para pelanggan itu berpindah. Kesempatan untuk memperoleh pekerjaan yang bisa diandalkan sebagai tumpuan utama dalam memenuhi kebutuhan ekonomi, seperti menjadi pekerja tetap dan memperoleh pendapatan yang layak, tidaklah selalu mudah, mengingat peluang untuk memperoleh kesempatan tersebut tidak sama.

Tidak bisa dipungkiri bahwa saat ini, keterampilan, tingkat pendidikan dan jaringan adalah modal utama yang menjadi tuntutan dalam persaingan di dunia kerja. Hal tersebut menjadi batasan bagi mereka yang tidak memiliki kualifikasi tersebut untuk memperoleh peluang kerja yang lebih besarnya, kondisi demikian menjadikan seseorang terkadang harus mengambil peluang apa saja yang tersedia.

Banyaknya persyaratan untuk bekerja dibidang formal terutama persyaratan tingkat pendidikan membuat mereka harus memilih bekerja dibidang informal yakni sebagai pengemudi becak konvensional, pekerjaan yang hanya mengandalkan kekuatan fisik dan stamina saja, pekerjaan yang pendapatannya kecil dan tidak menentu.

Menjadi pengemudi becak motor sangatlah mudah sehingga banyak orang yang tidak dapat bekerja di bidang formal maupun industri lebih memilih untuk bekerja sebagai pengemudi becak konvensional. Maka dari itu tidak sedikit orang yang akhirnya memustuskan untuk melakukan pekerjaan apapun demi untuk menghidupi keluarganya. Walaupun secara sosial dianggap sebagai pekerjaan

yang kasar dan tidak memiliki masa depan yang baik, salah satunya adalah tukang becak. Secara umum, alasan yang diungkapkan itu karena ekonomi yang sangat mendesak.

Menjadi pekerja tetap dan memperoleh pendapatan layak merupakan idaman bagi setiap orang dalam memenuhi kebutuhan. Akan tetapi, kesempatan untuk memperoleh pekerjaan yang bisa diandalkan sebagai tumpuan utama dalam memenuhi kebutuhan ekonomi sangat sulit mengingat peluang untuk memperoleh kesempatan tersebut tidaklah sama. Keterampilan, tingkat pendidikan dan jaringan merupakan modal utama dalam persaingan di dunia kerja sehingga mereka yang tidak memiliki kualitas terpaksa mengambil peluang apa saja untuk bisa memenuhi kebutuhan hidup mereka.

Seperti yang disampaikan oleh bapak Misnan, mereka menarik becak karna tidak ada pekerjaan lain yang sesuai dengan pendidikan mereka, untuk mendapatkan pekerjaan butuh pendidikan yang layak, karna keterbatasannya tersendiri mereka memilih pekerjaan ini secara tetap.⁸⁷ Sama halnya dengan bapak MD, menarik becak karna keterpaksaan tidak ada pilihan pekerjaan lain dan adanya tuntutan untuk menghidupi keluarga mereka.⁸⁸

Dan apalagi bagi mereka yang telah mempunyai anak dan istri, tanggung jawabnya pun menjadi lebih besar. Selain itu bagi mereka yang belum

⁸⁷ Hasil wawancara peneliti dengan bapak Misnan Jauhari, ketua pangkalan, tanggal 06 Oktober 2018.

⁸⁸ Hasil Wawancara peneliti dengan bapak MD, pengemudi becak konvensional, tanggal 06 Oktober 2018.

berkeluarga, melalui pekerjaan ini mereka dapat membantu perekonomian orang tuanya. Dengan adanya penghasilan yang mereka peroleh juga menimbulkan kepuasan tersendiri karena merupakan hasil keringat sendiri. Menjadi tukang becak merupakan pilihan yang diambil oleh sejumlah masyarakat yang ada di Banda Aceh.

Sosial ekonomi adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan antara lain pendidikan, pekerjaan dan pemenuhan kebutuhan tersebut berkaitan dengan penghasilan. Penghasilan yang didapatkan berdasarkan mata pencaharian yang merupakan aktivitas manusia guna mempertahankan dan memperoleh taraf hidup yang layak sesuai dengan kemampuan.

Saat ini persaingan di Banda Aceh sangatlah banyak terutama karena hadirnya transportasi online seperti Grab dan Go-jek, becak konvensional masih bertahan walaupun penghasilan yang mereka peroleh rendah dan tidak stabil namun pekerjaan tetap dijadikan sebagai mata pencaharian utama yang dapat menghasilkan uang dan mereka berharap kebutuhan ekonomi keluarga mereka tercukupi. Persoalan akan pendapatan atau upah menurut yang di sampaikan oleh bapak RL itu merupakan masalah utama dalam kehidupan para pengemudi becak di Banda Aceh.⁸⁹

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti, selain bekerja sebagai tukang becak, mereka juga bekerja dibidang lain yang menurut mereka

⁸⁹ Hasil wawancara peneliti dengan bapak RL, pengemudi becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

memiliki keuntungan lebih, sehingga menjadi tukang becak untuk sementara dihentikan, tetapi bukan berarti berhenti untuk selamanya, sebab menjadi tukang becak adalah pekerjaan utamanya. Hal ini juga merupakan salah satu strategi mereka untuk dapat menambah penghasilan. Dan ada juga yang tidak mau mencari pekerjaan sampingan lain, tetap menjadi pengemudi becak.⁹⁰

Pekerjaan pengemudi becak konvensional dianggap sebagai pekerjaan yang kasar dan tidak memiliki masa depan yang baik, namun bagi orang yang bekerja di bidang ini, mereka memiliki pemikiran yang berbeda seperti yang diutarakan oleh bapak Marhaban, meskipun pekerjaan sebagai tukang becak adalah pekerjaan yang sulit karena memerlukan tenaga yang kuat dan tahan terhadap cuaca, namun bapak Marhaban tetap menikmatinya, bukan hanya karena ia dapat menghasilkan uang, tetapi juga karena ia menjadi bos bagi dirinya sendiri. Ia bebas mengatur jadwal kerja, dan tidak beban untuk mengejar target setoran.⁹¹

Lain halnya dengan bapak Muhammad, menganggap pekerjaan pengemudi becak konvensional sama dengan pekerjaan yang orang lain kerjakan, karna sama-sama untuk mencari nafkah memenuhi kebutuhan keluarganya, yang membedakannya yaitu hanya lah tingkat pendidikan saja.⁹² Dan hal yang berbeda juga disampaikan oleh yang berinisial JH, segala sesuatu yang kita kerjakan itu

⁹⁰ Hasil observasi peneliti dengan bapak RL, pengemudi becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

⁹¹ Hasil wawancara peneliti dengan bapak Marhaban, pengemudi becak konvensional, tanggal 08 Oktober 2018.

⁹² Hasil wawancara peneliti dengan bapak Muhammad, pengemudi becak konvensional, tanggal 08 Oktober 2018.

bukan karena jenis pekerjaan akan tetapi berdasarkan halal dan haram pekerjaan tersebut, sebagai upaya untuk memperoleh uang yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.⁹³

Menjadi pengemudi becak konvensional yang disampaikan oleh bapak yang berinisial JH bukanlah sebagai sebuah keterpaksaan. Melainkan menjadi seorang pengemudi becak merupakan pekerjaan yang sesuai dengan kemauan mereka sendiri. Adanya pemikiran yang secara bebas untuk menentukan apa yang mereka harus kerjakan dan mendapatkan hasil atau pendapatan sehari-hari yang mendasari mereka untuk bekerja sebagai pengemudi becak.

D. Sikap Pengemudi Becak Konvensional Terhadap Kehadiran Transportasi Online

Dalam kehidupan masyarakat selalu dihadapkan pada berbagai persoalan bagaimana mereka berusaha untuk memenuhi kebutuhan pokoknya. Upaya pemenuhan kebutuhan tersebut dapat diwujudkan melalui kegiatan-kegiatan perekonomian. Sikap bermula dari perasaan yang terkait dengan kecenderungan seseorang dalam merespon sesuatu/objek. Sikap juga sebagai ekspresi dari nilai-nilai atau pandangan hidup yang dimiliki oleh seseorang. Sikap dapat dibentuk, sehingga terjadi perilaku atau tindakan yang diinginkan. Sikap mencerminkan bagaimana seseorang merasakan sesuatu.⁹⁴

⁹³ Hasil wawancara peneliti dengan bapak JH, pengemudi becak konvensional, tanggal 08 Oktober 2018.

⁹⁴ Veithzal Rivai, *Kepemimpinan Dan Perilaku Organisasi*. Ed.2, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), hal. 247.

Sikap merupakan wujud keberanian untuk memilih secara sadar. Setelah itu ada kemungkinan ditindak lanjuti dengan mempertahankan pilihan lewat argumentasi yang bertanggung jawab, kukuh, dan bernalar.⁹⁵ Seiring dengan kemajuannya, kehadiran transportasi *online* banyak diprotes oleh para pengemudi konvensional karna dinilai tidak sehat. Salah satu pengakuan bapak Misnan, mengatakan:

“Saya sudah 20 tahun lebih bekerja sebagai tukang becak, kalau dulu penghasilan saya kurang lebih 100 ribu kadang-kadang 50 ribu dan 70 ribu, 40 ribu, kalau sekarang 50 ribu pun susah didapatkan, kalau kendalanya sekarang masyarakat lebih milih naik go-jek dan grab, karna lebih murah. Seharusnya ongkos nya disesuaikan sama ongkos becak”.⁹⁶

Hal diatas menunjukkan bahwa penghasilan yang mereka peroleh tersebut berkisar antara 40 ribu, 50 ribu hingga 100 ribu bahkan ada yang 70 ribu perhari tergantung dari banyak penumpang. Semakin banyak penumpang yang mereka angkut, semakin banyak pula penghasilan yang mereka peroleh. Namun jika kurang beruntung mereka jarang mendapat penumpang maka penghasilan mereka pun bisa kurang dari itu, ini menandakan bahwa pendapatan dari profesi ini “tidak menentu” tiap harinya. Selain itu jarak tempuh untuk mengantar penumpang juga berpengaruh. Artinya semakin jauh jarak yang ditempuh untuk mengantar penumpang semakin tinggi ongkos yang diminta oleh pengemudi becak, hal ini membuat penghasilan mereka semakin bertambah.

⁹⁵ Abdul Majid dan Dian Andayani, *Pendidikan Karakter Perspektif Islam*, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2012), hal. 34.

⁹⁶ Hasil wawancara peneliti dengan bapak Misnan Jauhari, ketua pangkalan becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

Begitu juga dengan pengemudi becak konvensional yang berinisial MD, mengatakan:

“Saya sudah 15 tahun bekerja sebagai pengemudi becak konvensional, sedih sekali dek sekarang, dulu sebelum ada transportasi online seperti Grab dan Go-jek, penghasilan saya mencukupi, tetapi sekarang sudah tidak mencukupi lagi, terkadang saya pulang kerumah dimarahin sama istri karna tidak membawa pulang cukup uang. Padahal Gojek, Grab belum mendapatkan izin, tapi sudah beroperasi, dimana-mana ada Gojek dan Grab, sedangkan kami sudah ada izin dari pemerintah. Penghasilan saya sebelumnya 100 ribu, tapi sekarang hanya 50 ribu perhari, kalau ada langganan cukup. Kami juga sudah pernah demo tapi tidak ada hasil, kami berharap Grab dan Gojek lebih baik ditutup. Jika pun ada, kami berharap tarif nya disesuaikan dengan transportasi konvensional”.⁹⁷

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dipahami tentang kelayakan beroperasi, sedangkan pengoperasian angkutan *online* berdasarkan jumlah unit individual. Secara kebebasan tidak ditentukan jumlah unit atau tidak ketentuan batasan, maka dari itu perusahaan angkutan *online* termasuk GO-JEK merupakan angkutan yang beroperasi belum mengantongi izin-izin prinsip dan izin usaha serta surat dari persetujuan dari BKPM dan persetujuan Gubernur belum menyetujui izin yang sah untuk kelayakan turun di jalan raya.

Salah satu informan pengemudi becak konvensional bapak syahril, mengatakan:

“Udah 15 tahun lebih dek, kalau penghasilan turun drastis itu udah pasti, karena cari penumpang susah sekarang, kalau ada tamu dari luar, itu lumayan. Sebenarnya saya tidak permasalahan ada grab, gojek, tapi sedih saya, ada penumpang ketika ingin membayar ongkos, ongkos nya itu dibandingkan dengan ongkos grab, kalau masalah murah, cepat iya lebih ke gojek, grab.”⁹⁸

⁹⁷ Hasil wawancara peneliti dengan bapak MD, pengemudi becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

Hal yang sama juga dikatakan oleh Bapak Sabirin :

“Hampir 60% turun penghasilan sejak ada transportasi online, karna sekarang kita liat gojek, grab itu ada dimana-mana berkeliaran menjemput penumpang termasuk didepan pangkalan, kami resah Cuma hanya bisa berdiam, mereka tidak mengikuti peraturan. Yang dulunya penumpang tertarik untuk naik becak mereka beralih ke online.”⁹⁹

Dari hasil jawaban di atas menjelaskan tentang menurunnya pendapatan sampai 60% perharinya, dan membuat resah pengemudi becak konvensional secara drastis. Pengemudi becak konvensional berharap tarif transportasi online disesuaikan dengan tarif becak konvensional. Hal di atas juga menunjukkan bahwa seorang tukang becak dalam menjalani profesinya memerlukan semangat dan sikap ketekunan yang tinggi. Walaupun penghasilan yang mereka peroleh hanya untuk makan sehari-hari saja, tapi mereka tetap terus melakoni pekerjaan ini karena inilah yang dapat membiayai hidup mereka di daerah ini.

⁹⁸ Hasil wawancara peneliti dengan bapak Syahril, pengemudi becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

⁹⁹ Hasil wawancara peneliti dengan bapak Sabirin., ketua pengemudi becak konvensional 09 September 2018.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pemaparan yang telah disajikan mulai pembahasan pertama hingga akhir, bertujuan untuk menjawab ketiga rumusan masalah yang telah dikemukakan pada awal pembahasan. Adapun jawaban dari rumusan masalah serta sebagai kesimpulan adalah sebagai berikut:

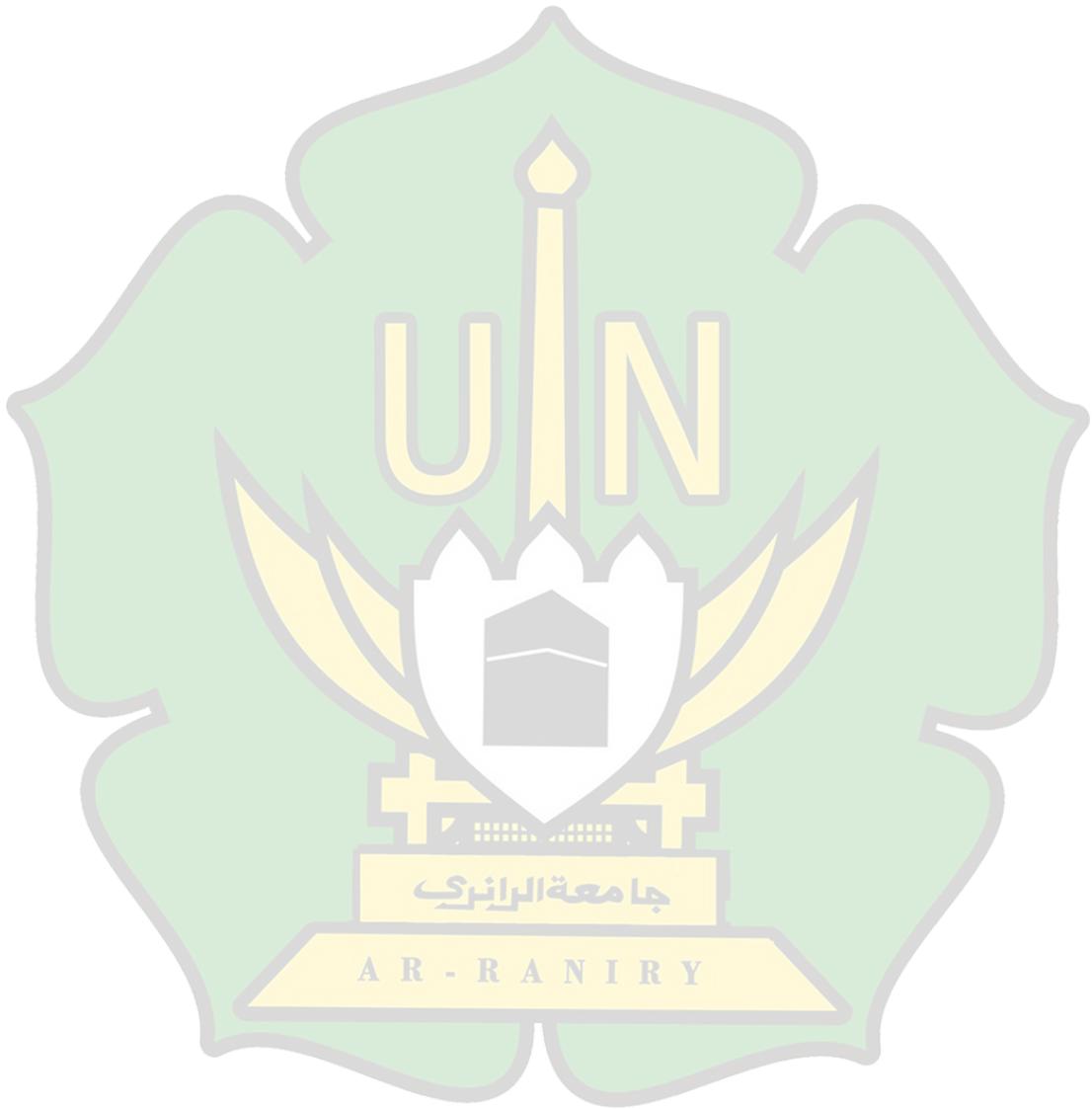
1. Kemunculan transportasi berbasis aplikasi online di Kota Banda Aceh di terima masyarakat, di satu sisi, telah memberikan dampak yang signifikan bagi masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan transportasi yang praktis, aman, nyaman dan murah. Di sisi lain, pemberi jasa transportasi konvensional menjadi termarginalkan oleh berbagai keunggulan transportasi *online* dan menimbulkan konflik diantara kedua pengemudi moda transportasi tersebut.
2. Dampak transportasi online terhadap becak konvensional yaitu tarif becak konvensional mengalami penurunan ~~orderan~~ pangkalan sewa sehingga pendapatan setoran pengemudi berkurang setiap harinya sehingga harus mencari pekerjaan sampingan.
3. Kehadiran transportasi online membuat resah pengemudi becak konvensional secara dranstis, sehingga driver-driver pengemudi transportasi online tidak disukai oleh pengemudi konvensional. Banyak terjadi kericuhan seperti demo yang dikarnakan perbedaan ongkos yang terlalu murah.

B. Saran

Peneliti menyadari bahwa penelitian berjudul “Dampak Keberadaan Alat Transportasi Online Terhadap Becak Konvensional di Kota Banda Aceh” masih membutuhkan penelitian yang lebih mendalam dari peneliti berikutnya. Selain itu peneliti berharap dengan adanya skripsi ini dapat menjadi bahan bacaan bagi pemerintah harus secepatnya dibuatkan regulasi dan izin operasi agar konflik antara pihak angkutan online dan angkutan konvensional tidak semakin meluas, aplikasi online harus ikut aturan dan undang-undang 22 Tahun 2009 tentang transportasi yang sudah di cantumkan.

Pemerintah diharapkan perhatian yang lebih terhadap kondisi sosial ekonomi tukang becak di kota Banda Aceh. Keluhan-keluhan mereka tentang adanya transportasi online. Pemerintah juga diharapkan merumuskan suatu langkah tertentu yang dibuat secara berkala, misalnya suatu program pelatihan keterampilan bagi mereka, terutama bagi istri-istri tukang becak yang nantinya diharapkan dapat mendapat pekerjaan yang mampu menambah penghasilan keluarga. Selain itu pemerintah juga perlu kiranya mendirikan koperasi yang modalnya dari pemerintah yang diharapkan mampu membantu mereka dalam pemenuhan kebutuhan hidup.

Selain itu pada penyusunan hasil penelitian ini, penulis menyadari bahwa banyak kekurangan-kekurangannya, baik cara penyusunan maupun pemaparannya. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun agar dapat menyempurnakan penyusunan hasil penelitian ini.



DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim. *Manajemen Transportasi*, Cet 6. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002a.
- _____. *Perubahan Sosial: Sketsa Teori Dan Refleksi Metodologi Kasus Indonesia*. Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya, 2002b.
- Abdul Majid., Dian Andayani. *Pendidikan Karakter Perspektif Islam*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2012.
- Abdulsyani. *Sosiologi Skematika, Teori, Dan Terapan*. Jakarta: PT Bumi Aksara, 2012.
- Afifuddin Zuhdi. *Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus: Pada Ojek Pangkalan Di Purwokerto)*, Diterbitkan Purwokerto. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Purwokerto. Tahun 2018.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Aceh, dalam Katalog Statistik Daerah Provinsi Aceh Banda Aceh: 2015.
- Burhan Bungin, (ed), *Metode Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontemporer*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006.
- _____. *Penelitian Kualitatif Komunikasi Ekonomi Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya*, Jakarta: Kencana, 2011.
- Conny Semiawa. *Metode Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Gramedia, 2010.
- Departemen Pendidikan Indonesia, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cet. IV Jakarta: Balai Pustaka, 2007.
- Etta Mamang Sengaji., Sopiah. *Metode Penelitian Pendekatan Praktis Dalam Penelitian*, ed 1. Yogyakarta: Andi, 2010.
- Faisal Basri. *Catatan Satu Dekade Krisis*. Jakarta: Erlangga, 2009.
- Fidel Miro. *Pengantar Sistem Transportasi*. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Bung Hatta, Padang: Penerbit Erlangga, 2012.
- Geografi Budaya Daerah Istimewa Aceh, Penelitian Sejarah dan Pencatatan Kebudayaan Daerah Banda Aceh: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

- Hendro, *Kewirausahaan* Jakarta: Erlangga, 2010.
- Husen Umar. *Metode Riset Komunikasi Organisasi*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- Imam Suprayoga., Tabroni. *Metode Penelitian Agama*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2003.
- Isbandi Rukminto Adi. *Kesejahteraan sosial (Pekerjaan Sosial, Pembangunan Sosial, dan Kajian Pembangunan)* Edisi.1,-1-Jakarta:Rajawali Pers, 2013.
- Joko Subagyo. *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*, Jakarta: PT Renika Cipta, 2004.
- Juliansyah Noor. *Metodelogi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah*, Ed, 1, Cet. 1, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011.
- Kementrian Agama RI. *Al-Qur' an dan Terjemahan Al-Jumanatul Ali*. Jakarta: CV J-Art, 2005.
- Margaret M. Poloma. *Sosiologi Kontemporer*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- Moleong, Lexy J. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2004.
- Muhammad Thollhah Hasan. *Islam Dalam Perspektif Sosio Kultural*, Jakarta Indonesia: Lantabora Press, 2005.
- Nasir Budiman., dkk., *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah* cet: I. Banda Aceh: Ar-Raniry, 2004.
- Nasution. *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia, 2004.
- Rudi Aziz., dan Asrul. *Pengantar Sistem Dan Perencanaan Transportasi Ed.1, Cet 1*, Yogyakarta: Deepublish, September 2014.
- Sakti Adji Adisasmita. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012.
- _____. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.
- Sanderson, Stepen K. *Makro Sosiologi: Sebuah Pendekatan Terhadap Realitas Sosial*. Jakarta: Rajawali Pers, 2003.

Soejono., dan Abdurrahman. *Metode Penelitian Suatu Pemikiran dan Penerapan*, Cet. 2, Jakarta: Rineka Cipta dan Bina Adiaksara, 2005.

Sugiyono. *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif dan R & D*, Bandung: Alfabeta, 2013.

Suharso., dan Retnoningsih, Ana. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Semarang: Widya Karya, 2005.

Veithzal Rivai. *Kepemimpinan Dan Perilaku Organisasi*. Ed.2, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006.

Wardiman Darmadi. *Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Makassar*, Diterbitkan Di Makassar. Fakultas Ushuluddin Institut Islam Negeri Alauddin Makassar. Tahun 2016. Di akses melalui <http://repositori.uin-alauddin.ac.id/id/eprint/3049> pada hari Sabtu 27 Januari 2019, pukul 01.30 WIB.

Sumber Jurnal, Surat Kabar

Ahsani Amalia Anwar. *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*. Etnosia: Jurnal Etnografi Indonesia Volume 2 Edisi 2, Desember 2017.

Baihaqi Hendri Mangatta. *Strategi Adaptasi Tukang Becak Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi (Studi Kasus Tukang Becak Di Kelurahan Bontobiraeng Kecamatan Mamajang Kota Makassar)* Jurnal Holistik, Tahun IX No. 18/ Juli - Desember 2016.

Irma Farnita, *Layanan Mobile Ho-Jak, Go-Jek dan Grab Terhadap Perbandingan Pengalaman Pengguna (Studi Pada Konsumen PT. Ho-Jak Indonesia, PT. Aplikasi Anak Bangsa dan PT. Grab Indonesia di Kota Banda Aceh)*. Jurnal Ekonomi dan Manajemen Teknologi Vol.1 | No.2 | 2017.

Permana, Dany. "TRIBUN NEWS" .

Referensi Lain

Panduan Go-Jek Indonesia.

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Pasal 1 ayat 6.

Di akses melalui <http://infonitas.com/komuter/transjakarta/4-tahun-grab-investasi-rp93-triliun/35781> pada hari Rabu, 1 Agustus 2018, pukul 02.44 WIB

Di akses melalui https://www.kompasiana.com/jubillioaryasena/tips-memilih-ojekonline-dengan-baik_5903bbe4b493733902ddf5de, pada hari Kamis, 2 Agustus 2018, pukul 01.54 WIB.



**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor: B 2122/Un.08/FDK/KP.00.4/04/2018**

**Tentang
Pembimbing Skripsi Mahasiswa Fakultas Dakwah dan Komunikasi
Semester Genap Tahun Akademik 2017/2018**

DEKAN FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI

- Menimbang** : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan Skripsi pada Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry, maka dipandang perlu menunjuk Pembimbing Skripsi.
b. Bahwa yang namanya tercantum dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai Pembimbing Skripsi.
- Mengingat** : 1. Undang-Undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005, tentang Guru dan Dosen;
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012, tentang Pendidikan Tinggi;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005, tentang Standar Pendidikan Nasional;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2009, tentang Dosen;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggara Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2010, tentang Disiplin Pegawai Negeri Sipil;
8. Peraturan Presiden RI Nomor 64 Tahun 2013, tentang Perubahan IAIN Ar-Raniry Banda Aceh menjadi UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
9. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 12 Tahun 2014, tentang organisasi dan tata kerja UIN Ar-Raniry;
10. Keputusan Menteri Agama No.89 Tahun 1963, tentang Penetapan Pendirian IAIN Ar-Raniry;
11. Keputusan Menteri Agama No. 153 Tahun 1968, tentang Penetapan Pendirian Fakultas Dakwah IAIN Ar-Raniry;
12. Keputusan Menteri Agama Nomor 21 tahun 2015 tentang Statuta UIN Ar-Raniry;
13. Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry No.01 tahun 2015, tentang Pendelegasian Wewenang Kepada Dekan dan Direktur PPs di lingkungan UIN Ar-Raniry Banda Aceh;;
14. DIPA UIN Ar-Raniry Nomor: 025.04.2.423925/2018, Tanggal 06 Desember 2017.

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** : Surat Keputusan Dekan Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry.
Fertama : Menunjuk Sdr. 1) Dr. T. Lembong Misbah, MA (Sebagai PEMBIMBING UTAMA)
2) Furqan, MA (Sebagai PEMBIMBING KEDUA)

Untuk membimbing KCU Skripsi:

Nama : Nurlaili
NIM/Jurusan : 140404064/ Pengembangan Masyarakat Islam (PMI)
Judul : Dampak Keberadaan Alat Transportasi *Online* Terhadap Becak Konvensional di Banda Aceh

- Kedua** : Kepada Pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan yang berlaku;
- Ketiga** : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada dana DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2017;
- Keempat** : Segala sesuatu akan diubah dan ditetapkan kembali apabila di kemudian hari ternyata terdapat kekeliruan di dalam Surat Keputusan ini.
- Kutipan** : Surat Keputusan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada Tanggal : 02 April 2018 M
16 Rajab 1439 H





KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS DAKWAH DAN KOMUNIKASI

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon : 0651- 7552548, www.dakwah arraniry.ac.id

Nomor : B.4257/Un.08/FDK.I/PP.00.9/09/2018

Banda Aceh, 03 September 2018

Lamp :-

Hal : *Penelitian Ilmiah Mahasiswa*

Kepada

Yth, **1. Kepala Kantor Transportasi Online di Banda Aceh**
2. Driver
3. Pengemudi Becak Konvensional Online di Banda Aceh

Di -

Tempat

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pimpinan Fakultas Dakwah dan Komunikasi UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama /Nim : **Nurlaili / 140404064**

Semester/Jurusan : **IX / Pengembangan Masyarakat Islam (PMI)**

Alamat sekarang : **Lampeuneurut**

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Dakwah dan Komunikasi bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul "**Dampak Keberadaan Alat Transportasi Online Terhadap Becak Konvensional di Banda Aceh**"

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

Wassalam
an. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik
dan Kelembagaan,



Pedoman Wawancara

Adapun bentuk-bentuk pertanyaan yang akan peneliti lakukan kepada responden meliputi beberapa bagian diantaranya:

A. Untuk Masyarakat

1. Bagaimana tanggapan bapak/ibu terhadap hadirnya alat transportasi *online*?
2. Apa saja kekurangan dan kelebihan bagi masyarakat terhadap hadirnya transportasi *online*?
3. Kenapa masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi *online*?
4. Bagaimana tanggapan bapak terhadap dampak keberadaan alat transportasi *online* terhadap masyarakat?
5. Sejauh ini, apa perubahan yang dirasakan oleh masyarakat terhadap hadirnya transportasi *online*?
6. Perubahan apa saja yang anda rasakan saat ini?
7. Apakah masyarakat senang terhadap hadirnya transportasi *online*?

B. Tukang Becak Konvensional

1. Sudah berapa tahun bapak berprofesi sebagai tukang becak konvensional?
2. Berapa penghasilan bapak perhari dari pekerjaan ini?
3. Apakah ada perubahan penghasilan semenjak hadirnya transportasi *online*?
4. Apa saja kendala-kendala yang dihadapi oleh bapak terhadap hadirnya alat transportasi *online*?

5. Kenapa bapak tidak mengalihkan saja dari konvensional menjadi transportasi *online* ?
6. Bagaimana tanggapan bapak sendiri terhadap hadirnya transportasi *Online*?
7. Sikap apa yang bapak ambil dalam hal ini?

C. Driver Transportasi *Online*

1. Sudah berapa lama anda menjadi pengemudi transportasi *online*?
2. Apa yang membuat anda tertarik menjadi pengemudi transportasi *online*?
3. Bagaimana suka dan duka anda selama menjadi pengemudi transportasi *online*?
4. Menurut anda, kenapa masyarakat lebih memilih menaiki alat transportasi *online* seperti Gojek dll, dibandingkan dengan transportasi konvensional?
5. Bagaimana tanggapan anda mengenai orang yang bertanggung bahwa menjadi pengemudi atau driver itu mempunyai dampak bagi angkutan konvensional?

جامعة الرانيري

AR - RANIRY

DOKUMENTASI

A. Pangkalan Depan Gedung Tsunami



B. Wawancara Dengan Pengemudi Becak Konvensional

1. Wawancara dengan bapak HN



2. Wawancara dengan ketua pangkalan bapak Safrizal



3. Wawancara dengan ketua pangkalan bapak Misnan Jauhari





C. Wawancara Dengan Masyarakat Kota Banda Aceh

1. Wawancara dengan Rima Cahyani



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Nurlaili
Tempat/Tgl Lahir : Beuracan, 1 Juni 1996
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Status Perkawinan : Belum Kawin
Suku/Bangsa : Aceh/Indonesia
Alamat : Jalan Soekarno Hatta lorong Cot Sareng, Desa
Lampeuneurut Ujong Blang, Kec. Darul Imarah,
Kota Aceh Besar.

Nama Orang Tua

a. Ayah : M. Yusuf Hs
b. Ibu : Nurkhairiah

Pekerjaan Orang Tua

a. Ayah : Tukang Bangunan
b. Ibu : IRT

Alamat orang tua : Jalan Soekarno Hatta lorong Cot Sareng, Desa
Lampeuneurut Ujong Blang, Kec. Darul Imarah,
Kota Aceh Besar.

Riwayat pendidikan

- a. SD 1 Darul Imarah, Aceh Besar lulus tahun 2008.
- b. SMPN 1 Darul Imarah, Aceh Besar lulus tahun 2011.
- c. SMAN 1 Darul Imarah, Aceh Besar lulus tahun 2014.
- d. UIN Ar-Raniry Banda Aceh Jurusan Pengembangan Masyarakat Islam Konsentrasi Kesejahteraan Sosial, tahun masuk 2014 dan tahun lulus 2018.

Banda Aceh, 19 September 2018
Penulis,

Nurlaili