

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

**Furqan\* dan Nurlaili\*\***

\*Dosen Tetap Prodi Komunikasi dan Penyiaran Islam Universitas Serambi  
Mekkah Banda Aceh

\*\*Alumni Prodi Pengembangan Masyarakat Islam Fakultas Dakwah dan  
Komunikasi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh

E-mail: furqanabang@gmail.com

### **Abstract**

Developments in the field of technology have an impact on human life in various aspects, not least in the field of transportation. The development of technology inevitably affects people's mindsets. This condition also results in conventional rickshaws having decreased orders. The presence of online transportation causes competition such as injustice over the unequal income of each rickshaw puller and the increasing number of passengers in online transportation. This type of research is descriptive qualitative research. Data collection is done by conducting observations, interviews (interviews), documentation. The results showed that the characteristics inherent in conventional pedicab drivers are male, poorly educated, do not know the age limit, are Muslim and predominantly come from the Acehese tribe. The presence of online application-based transportation in Banda Aceh has a positive impact in meeting the needs of transportation that is practical, safe, comfortable, and inexpensive, on the other hand online transportation has had an impact on conventional transportation namely conventional Pedicab drivers, Pedicab driver income has decreased orders so that driver deposit income conventional pedicabs are reduced every day. The presence of online transportation makes unsettled conventional rickshaw drivers, so online transportation drivers are less liked by conventional rickshaw drivers.

**Keywords: Impact, Conventional Pedicab, and Online.**

## Abstrak

Perkembangan di bidang 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 banyaknya penumpang transportasi *online*. Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif. Pengumpulan data dilakukan dengan mengadakan observasi, wawancara (interview), dokumentasi. 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, dan *Online*.

## Pendahuluan

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.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>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, hlm. 2. Di akses melalui <https://media.neliti.com/media/publications/80097-ID-strategi-adaptasi-tukang-becak-dalam-keh>.

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.<sup>2</sup>

Pertumbuhan industri secara luas dan peningkatan produktivitas telah mampu menghasilkan barang-barang manufaktur 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).<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

Perubahan alat transportasi konvensional ke alat transportasi *online* merupakan suatu perubahan inovasi yang memudahkan becak konvensional untuk mencari penumpang. 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.

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً  
عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا<sup>٥٩</sup>

<sup>2</sup>Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Cet. 6, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002), hlm. 5.

<sup>3</sup>Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hlm. 17.

<sup>4</sup>Faisal Basri, *Catatan Satu Dekade Krisis*, (Jakarta: Erlangga, 2009), hlm. 61.

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).<sup>5</sup>

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.<sup>6</sup> 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 di masyarakat.<sup>7</sup>

Adapun 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*?

## Pembahasan

Perlu diketahui yang bahwa penelitian tentang transportasi *online* ini sudah ada yang meneliti bahkan mungkin banyak, akan tetapi untuk di Aceh khususnya Banda Aceh

---

<sup>5</sup>Kementrian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahan Al-Jumanatul Ali*, (Jakarta: CV J-Art, 2005), Surat Ke 4, hlm. 83.

<sup>6</sup>Hendro, *Kewirausahaan* (Jakarta: Erlangga, 2010), hlm. 34.

<sup>7</sup>Isbandi Rukminto Adi, *Kesejahteraan sosial (Pekerjaan Sosial, Pembangunan Sosial, dan Kajian Pembangunan)*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), hlm. 58.

sendiri belum ada yang membuat penelitian (saat peneliti melakukan penelitian ini, peneliti belum menemukan referensi atau hasil penelitian yang berkaitan dengan ini).

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.<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup> Transportasi *online* adalah alat 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.<sup>10</sup>

Jasa transportasi *online* memiliki 3 bagian penting, yaitu:

1. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik)

Menurut Undang-undang Informasi dan Transaksi Elektronik Pasal 1 ayat (6) menyatakan bahwa penyelenggaraan sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem

---

<sup>8</sup>Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, (Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Bung Hatta, Padang: Penerbit Erlangga, 2012), hlm. 1.

<sup>9</sup>Nasution, H.M.N, *Manajemen Transportasi*, (Penerbit Ghalia Indonesia, 2004), hlm. 15.

<sup>10</sup>Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), hlm. 4.

elektronik oleh penyelenggara negara, orang, badan usaha, dan/atau masyarakat.<sup>11</sup> Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis 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*.

## 2. 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.<sup>12</sup>

## 3. Pengguna Jasa atau Transportasi (konsumen)

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.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup>Undang-undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, Pasal 1 ayat 6.

<sup>12</sup>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

<sup>13</sup>Ibid.

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*, di sini penulis hanya meneliti sepeda motor saja. 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 alternatif tersebut ke dalam bentuk aplikasi *mobile*.<sup>14</sup>

Ho-Jak adalah perusahaan yang mempelopori 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 berbagai kota besar di Indonesia dan salah satunya Kota Banda Aceh juga sudah mulai sejak tahun 2016.<sup>15</sup>

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

---

<sup>14</sup>Panduan Go-Jek Indonesia, hlm. 12.

<sup>15</sup>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, hlm. 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>.

maupun pengembangan aplikasi yang dimiliki masing-masing perusahaan itu sendiri. Sebenarnya masih ada lagi dan mungkin masih banyak perusahaan yang bergerak di bidang ini yang hingga saat ini sudah memperkerjakan banyak orang untuk mencari rejeki sebagai salah satu sumber kehidupan.

## Hasil Penelitian

### 1. Tanggapan Masyarakat Banda Aceh Terhadap Kehadiran Alat Transportasi *Online*

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.

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.

Menurut pengakuan salah satu pengemudi becak konvensional para pengemudi tidak pernah tertangkap razia berkendara karena mempunyai keistimewaannya tersendiri.<sup>16</sup> 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. 15.000 sampai Rp. 20.000, sedangkan jarak jauh biasanya pengemudi mematok harga sekitar Rp. 25.000 sampai Rp. 40.000.<sup>17</sup> Pada saat itu menarik becak merupakan pekerjaan yang menjanjikan karena memberikan penghasilan yang dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari. Bahkan hasil dari menarik becak dapat sedikit ditabung oleh para pengemudi.

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

---

<sup>16</sup> Hasil wawancara peneliti dengan Bapak Muhammad, pengemudi becak konvensional, tanggal 04 Oktober 2018.

<sup>17</sup> Hasil Wawancara peneliti dengan Bapak Marhaban, pengemudi becak konvensional, tanggal 04 Oktober 2018.



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.<sup>18</sup>

## 2. Dampak Keberadaan Alat Transportasi Terhadap Pengemudi Becak Konvensional di Banda Aceh

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.<sup>19</sup>

“Lebih memilih naik becak, menurut saya lebih nyaman dan aman walaupun sekarang sudah ada gojek, grab. Kalau masalah ongkos saya tidak masalah, karena saya pun tidak bisa bawa kereta, jadi saya sudah berlangganan dengan becak, kalau grab dan gojek kan pakek aplikasi, saya pun kurang bisa menguasai hp android”.<sup>20</sup>

Nurhayati, mengatakan:

“Saya lebih memilih naik becak, karena sebelum ada transportasi *online* saya sudah berlangganan tetap, saya membayarnya perbulan, menurut saya lebih aman, karena sudah lama berlangganan, biasanya saya menggunakan becak untuk berobat ke rumah sakit, dan keperluan lainnya, saya belum ada niat untuk beralih saat ini, untuk ke depannya belum tahu”.<sup>21</sup>

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 Android.

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

---

<sup>18</sup> Hasil Wawancara peneliti dengan Bapak Sulaiman Hanafiah, ketua PERTISA Banda Aceh, tanggal 04 Oktober 2018.

<sup>19</sup> Hasil observasi dengan Bapak Sulaiman pengemudi becak konvensional, tanggal 24 Januari 2019.

<sup>20</sup> Hasil wawancara peneliti dengan Ibu Ainul Mardhiah, ibu rumah tangga, tanggal 04 September 2018.

<sup>21</sup> 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”.<sup>22</sup>

Sependapat dengan Ibu Marlina, yang dulunya menggunakan jasa becak kemudian beralih ke transportasi *online* untuk berobat ke rumah 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”.<sup>23</sup>

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.

### 3. Sikap Pengemudi Becak Konvensional Terhadap Hadirnya 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.<sup>24</sup>

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.<sup>25</sup> Seiring dengan kemajuannya, kehadiran transportasi *online* banyak diprotes oleh para pengemudi konvensional karna dinilai tidak sehat. Salah satu pengakuan Bapak Misnan, mengatakan:

---

<sup>22</sup>Hasil wawancara peneliti dengan Nurmayani, CEDO, tanggal 4 September 2018.

<sup>23</sup>Hasil wawancara peneliti dengan Ibu Marlina, Pengusaha Londry, tanggal 4 September 2018.

<sup>24</sup>Veithzal Rivai, *Kepemimpinan dan Perilaku Organisasi*. Ed.2, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), hlm. 247.

<sup>25</sup>Abdul Majid dan Dian Andayani, *Pendidikan Karakter Perspektif Islam*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2012), hlm. 34.

“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”.<sup>26</sup>

Hal diatas menunjukkan bahwa penghasilan yang mereka peroleh tersebut berkisar antara Rp. 40.000, Rp. 50.000 hingga Rp. 70.000 bahkan ada yang Rp. 100.000 perhari tergantung dari banyaknya 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. 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, di mana-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”.<sup>27</sup>

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dipahami tentang kelayakan beroperasi, sedangkan pengoperasian transportasi *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.

---

<sup>26</sup>Hasil wawancara peneliti dengan Bapak Misnan Jauhari, ketua pangkalan becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

<sup>27</sup>Hasil wawancara peneliti dengan Bapak MD, pengemudi becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

Salah satu informan pengemudi becak konvensional Bapak Syahrial, 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.”<sup>28</sup>

Hal yang sama juga dikatakan oleh Bapak Sabirin:

“Hampir 60% turun penghasilan sejak ada transportasi online, karna sekarang kita liat gojek, grab itu ada di mana-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.”<sup>29</sup>

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.

**Gambar 1. Pangkalan Depan Gedung Tsunami**



<sup>28</sup>Hasil wawancara peneliti dengan Bapak Syahrial, pengemudi becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

<sup>29</sup>Hasil wawancara peneliti dengan Bapak Sabirin, ketua pengemudi becak konvensional, tanggal 09 September 2018.

Gambar 2. Wawancara Dengan Bapak HN Pengemudi Becak Konvensional



Gambar 3. Wawancara Dengan Ketua Pangkalan Bapak Safrizal



Gambar 4. Wawancara Dengan Ketua Pangkalan Bapak Misnan Jauhari





Gambar 5. Wawancara dengan Rima Cahyani Salah Satu Masyarakat Kota Banda Aceh



### 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 di antara 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 drastis, sehingga *driver-driver* pengemudi transportasi online tidak disukai oleh pengemudi konvensional. Banyak terjadi kericuhan seperti demo yang dikarenakan perbedaan ongkos yang terlalu murah.

**Daftar Pustaka**

- Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Cet. 6, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002.
- Agus Salim, *Perubahan Sosial: Sketsa Teori Dan Refleksi Metodologi Kasus Indonesia*, Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya, 2002.
- 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.
- Dany Permana, "TRIBUN NEWS". Diakses 3 Juli 2018.
- Dikdik M. Arief Mansur, Elisatris Gultom, *Cyber Law Aspek Hukum Teknologi Informasi*, Bandung: Refika Aditama, 2009.
- 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.
- Husen Umar, *Metode Riset Komunikasi Organisasi*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- Hendro, *Kewirausahaan*. Jakarta: Erlangga, 2010.
- 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.
- Isbandi Rukminto Adi. *Kesejahteraan sosial (Pekerjaan Sosial, Pembangunan Sosial, dan Kajian Pembangunan)*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- 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.
- Muhammad Thollhah Hasan, *Islam dalam Perspektif Sosio Kultural*, Jakarta Indonesia: Lantabora Press, 2005.
- Margaret M. Poloma, *Sosiologi Kontemporer*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- Nasution, H.M.N, *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia, 2004.
- Sakti Adji Adisasmata, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012.

Stepen K. Sanderson, *Makro Sosiologi: Sebuah Pendekatan Terhadap Realitas Sosial*, Jakarta: Rajawali Pers, 2003.

Sakti Adji Adismita, *Perencanaan Pembangunan Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.

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