



**ANALISIS DAMPAK GO-JEK TERHADAP
PENDAPATAN TUKANG BECAK
DI KOTA PADANGSIDIMPUAN**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Melengkapi Tugas dan Syarat-Syarat
Mencapai Gelar Sarjana Ekonomi (SE)
Dalam Bidang Ekonomi Syariah*

Oleh

ANANDA PUTRA IA SIREGAR
NIM. 15 402 001 96

PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI

PADANGSIDIMPUAN

2021



**ANALISIS DAMPAK GO-JEK TERHADAP
PENDAPATAN TUKANG BECAK
DI KOTA PADANGSIDIMPUAN**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Melengkapi Tugas dan Syarat-Syarat
Mencapai Gelar Sarjana Ekonomi (SE)
Dalam Bidang Ekonomi Syariah*

Oleh

ANANDA PUTRA IA SIREGAR
NIM. 15 402 001 96

PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH

PEMBIMBING I

DELIMA SARI LUBIS, M.A
NIP. 19840512 201403 2 002

PEMBIMBING II

NURUL IZZAH, M.Si
NIP. 19900122 201801 2 003

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI
PADANGSIDIMPUAN
2021**



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PADANGSIDIMPUAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Jl T. Rizal Nurdin Km. 4,5Sihitang, Padangsidimpuan 22733
Tel. (0634) 22080 Fax. (0634) 24022

Hal : Lampiran Skripsi
a.n. **ANANDA PUTRA IA SIREGAR**
Lampiran: 6 (Enam) Eksemplar

Padangsidimpuan,
Kepada Yth:
Dekan Fakultas Ekonomi
Bisnis Islam IAIN Padangsidimpuan
Di-
Padangsidimpuan

Assalamu'alaikum Wr. Wb

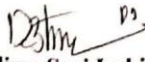
Setelah membaca, menelaah dan memberikan saran-saran perbaikan seperlunya terhadap skripsi a.n. **Ananda Putra IA Siregar** yang berjudul "**Analisis Dampak Gojek Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidimpuan**". Maka kami berpendapat bahwa skripsi ini telah dapat diterima untuk melengkapi tugas dan syarat-syarat mencapai gelar Sarjana Ekonomi (SE) dalam bidang Ekonomi Syariah pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Padangsidimpuan.

Untuk itu, dalam waktu yang tidak berapa lama kami harapkan saudara tersebut dapat dipanggil untuk mempertanggungjawabkan skripsinya dalam sidang munaqosyah.


Demikianlah kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama dari Bapak kami ucapkan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

PEMBIMBING I


Delima Sari Lubis, M.A
NIP. 19840512 201403 2 002

PEMBIMBING II


Nurul Izzah, M.Si
NIP. 19900122 201801 2 003

SURAT PERNYATAAN MENYUSUN SKRIPSI SENDIRI

Dengan menyebut nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, saya yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : ANANDA PUTRA IA SIREGAR
Nim : 15 402 001 96
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Program Studi : Ilmu Ekonomi
Judul Skripsi : Analisis Dampak Go-jek Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidempuan

Dengan ini menyatakan bahwa saya telah menyusun skripsi ini sendiri tanpa meminta bantuan yang tidak sah dari pihak lain, kecuali arahan tim pembimbing, dan tidak melakukan plagiasi sesuai dengan kode etik mahasiswa pasal 14 ayat 11 tahun 2014.

Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi sebagaimana tercantum dalam pasal 19 ayat 4 tahun 2014 tentang Kode Etik Mahasiswa yaitu pencabutan gelar akademik dengan tidak hormat dan sanksi lainnya sesuai dengan norma dan ketentuan hukum yang berlaku.

Padangsidempuan, 29 April 2021

Saya yang Menyatakan,



ANANDA PUTRA IA SIREGAR
NIM : 15 402 001 96

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR KEPENTINGAN AKADEMIK**

Sebagai civitas akademika Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan, saya yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Ananda Putra IA Siregar
Nim : 15 402 001 96
Program Studi : Ilmu Ekonomi
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan. Hak Bebas Royalti Non eksklusif (*Non-exclusive Royalty-free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul: **“Analisis Dampak Go-jek Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidempuan”**. Dengan hak bebas Royalti Non eksklusif ini Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*data base*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Padangsidempuan

Pada tanggal : 29 April 2021

Yang menyatakan,



**ANANDA PUTRA IA SIREGAR
NIM : 15 402 001 96**



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PADANGSIDIMPUAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Jalan T. Rizal Nurdin Km. 4,5 Sihitang Padangsidempuan, 22733
Telepon (0634) 22080 Faximile (0634) 24022

DEWAN PENGUJI
SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI

NAMA : ANANDA PUTRA IA SIREGAR
NIM : 15 402 00196
FAKULTAS/JURUSAN : Ekonomi dan Bisnis Islam/ Ekonomi Syariah
JUDUL SKRIPSI : Analisis Dampak Go-Jek Terhadap
Pendapatan Tukang Becak di Kota
Padangsidempuan

Ketua,

Dr. Darwis Harahap, S.H.I., M.Si
NIP.19780818 200901 1 015

Sekretaris,

Azwar Hamid, M.A
NIP. 19860311 201503 1 005

Anggota

Dr. Darwis Harahap, S.H.I., M.Si
NIP.19780818 200901 1 015

Azwar Hamid, M.A
NIP. 19860311 201503 1 005

Aliman Syahuri Zein, M.E.I
NIDN. 2028048201

Adanan Murroh Nasution, M.A
NIDN. 2104118301

Pelaksanaan Sidang Munaqasyah

Di : Padangsidempuan
Hari/Tanggal : Rabu, 07 Juli 2021
Pukul : 14.00 WIB - Selesai
Hasil/Nilai : Lulus/ 73,5 (B-)
Index Prestasi Kumulatif : 3,17
Predikat : SANGAT MEMUASKAN



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PADANGSIDIMPUAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Jl. H.Tengku Rizal Nurdin Km.4,5 Sihitang 22733
Telepon (0634) 22080 Faximile (0634) 24022

PENGESAHAN

JUDUL SKRIPSI : ANALISIS DAMPAK GO-JEK TERHADAP
PENDAPATAN TUKANG BECAK DI KOTA
PADANGSIDIMPUAN

NAMA : ANANDA PUTRA IA SIREGAR
NIM : 15 402 00196

Telah dapat diterima untuk memenuhi salah satu tugas
dan syarat-syarat dalam memperoleh gelar
Sarjana Ekonomi (S.E)
Dalam Bidang Ekonomi Syariah

Padangsidimpuan, 21 Agustus 2021



Dr. Darwis Harahap, S.HI.,M.Si
NIP. 19780818 200901 1 015

ABSTRAK

Nama : Ananda Putra IA Siregar
NIM : 15 402 001 96
Judul Skripsi : Analisis Dampak Go-jek Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidimpuan

Permasalahan dalam penelitian ini dilatarbelakangi dengan munculnya Go-jek di Kota Padangsidimpuan yang mencuri perhatian pengguna transportasi umum sehingga menyebabkan terjadinya kecemburuan sosial dari tukang becak kepada para pengemudi Go-jek. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui analisis dampak keberadaan ojek online terhadap pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan.

Pembahasan dalam penelitian berkaitan dengan ilmu ekonomi khususnya dalam ekonomi mikro yaitu tentang pendapatan. Pendapatan adalah uang yang diterima oleh seseorang dari kegiatan aktivitasnya sehari-hari seperti penjualan produk atau jasa kepada pelanggan, dalam islam pendapatan disebut sebagai kompensasi, imbal jasa, upah atas kerja yang dilakukan. Sehubungan dengan itu, pendekatan yang dilakukan adalah teori-teori yang berkaitan dengan pendapatan dan ekonomi Islam.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk membuat deskripsi atau gambaran dari hasil penelitian. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu.

Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa para penarik becak mengalami penurunan sewa, dan sepi pelanggan karena sudah ada pesaing jasa transportasi yang tengah di gandrungi masyarakat dijalanan selain angkutan umum. Sebelum datangnya Go-jek para tukang becak mempunyai penghasilan >Rp.160.000,00 per harinya dan sudah cukup untuk kebutuhan sehari-hari, namun sesudah adanya Go-jek pendapatan tukang becak rata-rata Rp.60.000 – Rp.100.000 per harinya.

Kata Kunci : Dampak, Go-jek, Pendapatan

KATA PENGANTAR



Assalaamu'alaikum Wr.Wb

Alhamdulillah, puji syukur kita sampaikan kehadiran Allah SWT yang telah mencurahkan rahmat, nikmat, dan hidayah-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan judul penelitian “**Analisis Dampak Go-jek Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidempuan**”. Shalawat dan salam kita hadiahkan kepada Nabi Muhammad SAW, yang telah membawa ummatnya dari zaman kebodohan ke zaman yang berilmu pengetahuan seperti yang ada pada saat sekarang ini.

Skripsi ini diajukan guna melengkapi syarat dalam mencapai gelar Sarjana Ekonomi (SE) dalam Bidang Ilmu Ekonomi di Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan. Peneliti menyadari bahwa penulisan skripsi ini sangat sulit diwujudkan tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan banyak terimakasih kepada semua pihak yang telah memberikan kontribusinya baik secara material maupun spiritual khususnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Ibrahim Siregar, MCL selaku Rektor IAIN Padangsidempuan, Bapak Dr. H. Muhammad Darwis Dasopang, M.Ag selaku Wakil Rektor bidang Akademik dan Pengembangan Lembaga, Bapak Dr. Anhar, M.A selaku Wakil Rektor bidang Administrasi Umum, Perencanaan

dan Keuangan, dan Bapak Dr. H. Sumper Mulia Harahap, M.A selaku Wakil Rektor bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama.

2. Bapak Dr. Darwis Harahap, M.Si Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Padangsidimpua, Bapak Dr. Abdul Nasser Hsb, M.Si., Wakil Dekan Bidang Akademik dan Pengembangan Lembaga, Bapak Drs. Kamaluddin, M.Ag., Wakil Dekan bidang Administrasi Umum, Perencanaan dan Keuangan, dan Bapak Dr. H. Arbanur Rasyid, M.A., Wakil Dekan bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama.
3. Ibu Delima Sari Lubis, M.A Ketua Prodi Ekonomi Syariah, serta Bapak/Ibu Dosen dan Pegawai administrasi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam.
4. Ibu Delima Sari Lubis, M.A Pembimbing I dan Ibu Nurul Izzah, M.Si Pembimbing II, yang telah menyediakan waktu dan tenaganya untuk memberikan pengarahan, bimbingan, dan petunjuk yang sangat berharga bagi peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini. Semoga menjadi amal yang baik dan mendapat balasan dari Allah SWT.
5. Bapak Yusri Fahmi, M.Hum., Kepala Perpustakaan dan para pegawai perpustakaan yang telah memberikan kesempatan dan fasilitas bagi peneliti untuk memperoleh buku-buku yang peneliti butuhkan dalam penyelesaian skripsi ini.
6. Segenap Bapak dan Ibu Dosen, Pegawai dan Civitas Akademik IAIN Padangsidimpuan yang dengan ikhlas memberikan ilmu pengetahuan, dorongan, dan motivasi yang sangat bermanfaat bagi peneliti dalam proses perkuliahan di IAIN Padangsidimpuan.

7. Teristimewa kepada Ibunda tercinta Megawati Pulungan, Ayahanda tercinta Ali Amran Siregar, dan Adik tercinta Nurul Fattah Siregar yang telah memberikan dukungan penuh kepada peneliti, baik dalam bentuk dukungan moril ataupun dukungan materil. Semoga Allah selalu memberikan kesehatan dan keridhoan kepada mereka.
8. Kerabat dan seluruh rekan mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, khususnya Jurusan Ekonomi Syariah angkatan 2015, yang telah berjuang bersama-sama meraih gelar S.E, dan semoga kita semua sukses dalam meraih cita-cita.
9. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah banyak membantu peneliti dalam menyelesaikan studi dan melakukan penelitian sejak awal hingga selesainya skripsi ini.

Peneliti menyadari sepenuhnya akan keterbatasan kemampuan dan pengalaman yang ada pada peneliti sehingga tidak menutup kemungkinan bila skripsi ini masih banyak kekurangan. Akhir kata, dengan segala kerendahan hati peneliti mempersembahkan karya ini, semoga bermanfaat bagi pembaca dan peneliti.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Padangsidempuan, April 2021
Peneliti

ANANDA PUTRA IA SIREGAR
NIM. 15 402 001 96

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

1. Konsonan

Fonem konsonan bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf, sebagian dilambangkan dengan tanda dan sebagian lain dilambangkan dengan huruf dan tanda sekaligus. Berikut ini daftar huruf Arab dan transliterasinya dengan huruf latin.

Huruf Arab	Nama Huruf Latin	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	ša	š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	ħa	ħ	Ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	Ka dan ha
د	Dal	D	De
ذ	žal	ž	zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Es dan ye
ص	šad	š	Es
ض	ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	ž	ž	zet (dengan titik di bawah)
ع	'ain	..'	Koma terbalik di atas
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qaf	Q	Ki
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
ه	Ha	H	Ha
ء	Hamzah	..'..	Apostrof
ي	Ya	Y	Ye

2. Vokal

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

- a. Vokal Tunggal adalah vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
	fathah	A	A
	Kasrah	I	I
	ḍommah	U	U

- b. Vokal Rangkap adalah vocal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf.

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan	Nama
	fathah dan ya	Ai	a dan i
	fathah dan wau	Au	a dan u

- c. Maddah adalah vocal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda.

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
	fathah dan alif atau ya	ā	a dan garis atas
	Kasrah dan ya	ī	i dan garis di bawah
	ḍommah dan wau	ū	u dan garis di atas

3. Ta Marbutah

Transliterasi untuk ta marbutah ada dua.

- a. Ta marbutah hidup yaitu Ta marbutah yang hidup atau mendapat harkat fathah, kasrah, dan ḍommah, transliterasinya adalah /t/.

- b. Ta marbutah mati yaitu Ta marbutah yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah /h/.

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

4. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydid yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda syaddah atau tanda tasydid. Dalam transliterasi ini tanda syaddah tersebut dilambangkan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

5. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu:

ﻻ. Namun dalam tulisan transliterasinya kata sandang itu dibedakan antara kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiah dengan kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariah.

- a. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiah adalah kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf /l/ diganti dengan huruf yang sama dengan huruf yang langsung diikuti kata sandang itu.
- b. Kata sandang yang diikuti huruf qamariah adalah kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariah ditransliterasikan sesuai dengan aturan yang digariskan didepan dan sesuai dengan bunyinya.

6. Hamzah

Dinyatakan didepan Daftar Transliterasi Arab-Latin bahwa hamzah ditransliterasikan dengan apostrof. Namun, itu hanya terletak di tengah dan diakhir kata. Bila hamzah itu diletakkan diawal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

7. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik fi'il, isim, mau pun huruf, ditulis terpisah. Bagi kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab yang sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harakat yang dihilangkan maka dalam transliterasi ini penulisan kata tersebut bisa dilakukan dengan dua cara: bisa dipisah perkata dan bisa pula dirangkaikan.

8. Huruf Kapital

Meskipun dalam sistem kata sandang yang diikuti huruf tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf kapital seperti apa yang berlaku dalam EYD, diantaranya huruf kapital digunakan untuk menuliskan huruf awal, nama diri dan permulaan kalimat. Bila nama diri itu dilalui oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Penggunaan huruf awal kapital untuk Allah hanya berlaku dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, huruf kapital tidak dipergunakan.

9. Tajwid

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian tak terpisahkan dengan ilmu tajwid. Karena itu keresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

Sumber: Tim Puslitbang Lektor Keagamaan. *Pedoman Transliterasi Arab-Latin*. Cetakan Kelima. 2003. Jakarta: Proyek Pengkajian dan Pengembangan Lektor Pendidikan Agama.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING.....	ii
SURAT PERNYATAAN PEMBIMBING	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	v
BERITA ACARA UJIAN MUNAQASYAH	vi
HALAM PENGESAHAN DEKAN	vii
ABSTRAK	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN	xii
DAFTAR ISI.....	xvii
DAFTAR TABEL	xxi
DAFTAR GAMBAR.....	xxii
DAFTAR LAMPIRAN	xxiii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Batasan Masalah	5
C. Batasan Istilah	5
D. Rumusan masalah	7
E. Tujuan Penelitian	7
F. Kegunaan Penelitian	7
G. Sistematika Pembahasan	8

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Landasan Teori	11
1. Pendapatan	11
a. Pengertian pendapatan	11
b. Jenis-jenis Pendapatan	13
c. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Tingkat Pendapatan	14
d. Pendapatan dalam Perpektif Ekonomi Islam.....	15
e. Teori Pendapatan.	16
2. Pelanggan.....	17
3. Transportasi	18
a. Pengertian transportasi	18
b. Tujuan transportasi	19

c. Pentingnya transportasi.....	19
d. Jenis Transportasi.....	21
e. Tarif Transportasi.....	21
4. Becak	23
5. Ojek Online.....	26
6. Dampak.....	30
B. Penelitian Terdahulu	31
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan lokasi penelitian	36
B. Jenis penelitian.....	36
C. Unit Analisis/Subjek Penelitian	37
D. Sumber Data.....	38
E. Teknik Pengumpulan Data	38
F. Teknik pengolahan dan Analisis Data	40
G. Teknik Pengecekan Keabsahan Data.....	41
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Kota Padangsidempuan.	44
B. Gambaran Umum Go-jek	45
1. Sejarah Singkat Go-jek	45
2. Visi dan Misi.....	46
1. Visi.....	46
2. Misi.....	46
3. Struktur Organisasi.....	47
C. Deskripsi Responden.	49
D. Hasil Penelitian	54
E. Pembahasan Hasil Penelitian.....	57
F. Keterbatasan Penelitian.	59

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	60
B. Saran.	61

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel II.1 Penelitian Terdahulu	31
Tabel IV.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Umur	50
Tabel IV.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan.....	51
Tabel IV.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja	52
Tabel IV.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga	52
Tabel IV.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan Sebelum dan Sesudah Datang Go-Jek	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar IV.1 Struktur Organisasi Go-jek Pusat	48
Gambar IV.2 Struktur Organisasi Go-jek Regional	51

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Daftar Wawancara

Lampiran II Dokumentasi Wawancara

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu bagian penting dalam kehidupan masyarakat. Kata transportasi berasal dari bahasa Yunani yaitu *transportare*, dimana *trans* yang artinya seberang atau sebelah lain dan *portare* yang artinya membawa atau mengangkut. Hal ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang disediakan untuk membantu orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi menjadi hal yang sangat penting karena transportasi merupakan sesuatu yang mempermudah masyarakat untuk sampai ketempat yang dituju.

Transportasi semakin berkembang seiring perkembangan zaman. Pada zaman dahulu transportasi berupa sepeda motor, becak dan lainnya, sementara di zaman sekarang terlihat perkembangan transportasi yang semakin pesat, seperti taksi, pesawat, kapal laut dan sebagainya. Cara memesan transportasi zaman dulu yaitu dengan mendatangi pangkalan atau stasiun namun sekarang dengan adanya internet tidak perlu lagi memesan dengan cara konvensional tetapi cukup menggunakan aplikasi transportasi online yang ada di smartphone.

Perkembangan pembangunan ekonomi suatu wilayah baik daerah ataupun kota membutuhkan jasa transportasi atau jasa angkutan yang memadai karena tanpa sarana transportasi yang lengkap maka akan sulit dalam menjangkau dan menghubungkan seluruh daerah di kepulauan ini serta

memperlambat usaha pengembangan ekonomi suatu negara.¹ Perkembangan teknologi, transportasi ditandai dengan munculnya transportasi yang sudah menggunakan jasa berbasis *online*.²

Kebutuhan jasa angkutan atau jasa transportasi merupakan kebutuhan turunan akibat aktifitas ekonomi dan sosial. Akan tetapi, semakin maju perkembangan zaman transportasi merupakan hal yang dibutuhkan oleh setiap orang dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari.

Perkembangan industri jasa transportasi semakin marak di Indonesia. Yaitu ditandai dengan adanya PT. Go-jek di Indonesia dengan beberapa layanannya salah satunya disebut dengan Go-ride. Go-jek berbeda dengan ojek tradisional, atau yang lebih dikenal dengan ojek pangkalan. Go-ride adalah layanan pertama kali yang ditawarkan Go-jek kepada para penumpangnya yaitu menjemput dan mengantar penumpang yang merupakan layanan transportasi berupa ojek sepeda motor roda dua. Perbedaan Go-ride dengan betor (becak motor) adalah cara pemesanannya dimana Go-ride menggunakan aplikasi khusus, serta memiliki tarif yang sudah ditetapkan dan langsung muncul diaplikasi.³

Go-jek Indonesia merupakan perusahaan yang memakai jasa transportasi *online*, dengan keunggulan memberikan layanan kenyamanan, kecepatan, dan keamanan bagi para penggunanya. Go-jek dengan layanan Go-

¹ Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah* (Yogyakarta; Graha Ilmu, 2012) hlm. 14-15.

² Elly M. Setiadi dan Usman Kolip, *Pengantar Sosiologi Pemahaman Fakta dan Gejala Permasalahan Sosial: Teori, Aplikasi, dan Pemecahannya* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011) hlm. 29.

³ <http://id.m.wikipedia.org/wiki/Gojek>, “Gojek” Diakses Pada Hari Senin, Tanggal 04 Mei 2020, Pukul 23.40 WIB.

ride berhasil mencuri perhatian pengguna transportasi umum, khususnya di kota Padangsidimpuan yang membutuhkan transportasi yang cepat dan praktis di kota Padangsidimpuan. Permasalahan yang timbul dengan adanya Go-jek di Kota Padangsidimpuan adalah terjadinya kecemburuan sosial dari tukang becak kepada para pengemudi Go-jek, permasalahan ini menjadi semakin besar seiring dengan banyaknya pengemudi Go-jek yang menyebar luas. Di kota Padangsidimpuan sendiri dengan datangnya Go-jek, muncul permasalahan yang menyangkut transportasi angkutan Go-jek dengan angkutan konvensional lainnya seperti becak motor. Datangnya Go-jek menimbulkan konflik di sarana transportasi angkutan umum yang ada diperkotaan, karena penyedia jasa transportasi tidak mengantongi izin dari pemerintah dan dinas perhubungan setempat serta larangan undang-undang lalu lintas tentang transportasi angkutan kendaraan roda 2 di jalan raya.⁴

Pro dan kontra yang terjadi di antara tukang becak dan Go-jek disebabkan oleh masalah persaingan. Transportasi tradisional seperti becak motor merasa tersaingi dengan munculnya Go-jek. Persaingan bisnis antara Go-jek dengan para pemilik angkutan umum menjadi permasalahan bagaimana mereka memperoleh rezki karena adanya persaingan. Permasalahan Go-jek dengan transportasi konvensional sudah menyebar ke kota-kota besar.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan beberapa tukang becak di kota Padangsidimpuan tepatnya di Simpang Gg. Pedati Kampung Marancar Kota Padangsidimpuan. Solihin mengatakan “dengan kemunculan Go-jek

⁴ <http://www.sindikat.co.id/blog> “*Gojek-tidak-Sesuai-Dengan-Peraturan-Illegal-Kah.*” Diakses Pada Hari Senin, Tanggal 04 Mei 2020, Pukul 23.53 WIB.

penumpang becak mengalami penurunan dari yang biasanya, yang mana biasanya penumpang mencapai 20 penumpang per harinya sekarang hanya dapat satu sampai tiga penumpang per harinya”.⁵ Itong mengatakan “pendapatan harian yang saya terima setelah datangnya Go-jek hanya Rp.30.000 sampai Rp.50.000 per harinya, tidak seperti dulu sebelum adanya Go-jek”.⁶ Rinto mengatakan “dengan kedatangan Go-jek, banyak penumpang yang malas menaiki becak karena dianggap sudah ketinggalan zaman, dan ini sangat berpengaruh dengan pendapatan saya perharinya dalam memenuhi kebutuhan keluarga saya”.⁷

Kota Padangsidimpuan merupakan salah satu kota yang pernah mengalami bentrok antar kelompok transportasi online dan kelompok transportasi konvensional, penyebab terjadinya bentrokan karena Go-jek merupakan transportasi *online* yang pertama kali memasuki kota Padangsidimpuan mengakibatkan transportasi konvensional merasa tersaingi dalam hal pendapatan. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka peneliti tertarik untuk mengetahui perkembangan Go-jek di Kota Padangsidimpuan dengan judul “Analisis Dampak Go-jek Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidimpuan”.

⁵ Wawancara dengan Solihin, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 18 Desember 2019.

⁶ Wawancara dengan Itong, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 18 Desember 2019.

⁷ Wawancara dengan Rinto, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 18 Desember 2019.

B. Batasan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka yang menjadi batasan masalah pada penelitian ini adalah dampak Go-jek terhadap pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan dan pelanggan tukang becak yang berkurang akibat adanya Go-jek berada di Kota Padangsidimpuan.

C. Batasan Istilah

Untuk menghindari terjadinya pemahaman yang berbeda terhadap istilah yang digunakan dalam pembahasan ini, maka peneliti akan membatasi permasalahan sesuai dengan istilah berikut:

1. Transportasi adalah merupakan suatu jasa yang diberikan guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi menjadi hal yang sangat penting karena transportasi merupakan sesuatu yang mempermudah masyarakat untuk sampai ketempat yang dituju dan memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas setiap harinya.
2. Pendapatan merupakan penghasilan yang diperoleh seseorang dari hasil pekerjaannya dan biasanya pendapatan seseorang dihitung setiap tahun atau setiap bulan. Pendapatan juga merupakan gambaran terhadap posisi ekonomi keluarga dalam masyarakat. Pendapatan keluarga berupa jumlah keseluruhan pendapatan dan kekayaan keluarga, dipakai untuk membagi

keluarga dalam tiga kelompok pendapatan, yaitu: pendapatan rendah, pendapatan menengah dan pendapatan tinggi.⁸

3. Go-jek didirikan oleh pemuda yang sangat kreatif yaitu Michaelangelo Moran dan Nadiem Anwar Makarim pada tahun. Nama perusahaan yang Mereka dirikan adalah PT. Go-jek Indonesia. Ide ini muncul ketika mereka melihat para tukangojek pangkalan hanya menghabiskan waktu seharian dan belum tentu mendapatkan pelanggan, namun tukang ojek harus lebih produktif agar mendapatkan penghasilan yang lebih banyak. Selain Transportasi Motor (Go-ride) ada juga (Go-food) dimana kita tidak lagi harus membeli makanan secara langsung tetapi kita hanya perlu memesan dengan cara menggunakan aplikasi tersebut dan fitur lainnya.
4. Becak berasal (dari bahasa *Hokkien :be chia* “kereta kuda”) merupakan jenis transportasi beroda tiga yang biasa dijumpai di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal becak bermuatan dua sampai tiga orang penumpang dan satu orang pengemudi. Becak bermotor atau becak mesin adalah angkutan transportasi yang menggunakan sepeda motor sebagai penggerakannya.⁹

⁸Endang Hariningsih, Rintar Agus Simatupang, “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Usaha Pedagang Eceran Studi Kasus: Pedagang Kaki Lima D Kota Yogyakarta,” *Jurnal & Manajemen* Vol. 4 No. 3 (2008): hlm. 1-10.

⁹Meta Suryani dan Anis Mashdurohatun, “Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,” *Jurnal Pembaharuan Hukum* Volume 3, No.1 (April 2016).

D. Rumusan masalah

Berdasarkan uraian mengenai batasan istilah yang telah dikemukakan di atas dan untuk memudahkan dalam melakukan penelitian agar lebih terfokus, maka peneliti merumuskan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu “Bagaimana Dampak Go-jek Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidempuan ?”

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui dampak Go-jek terhadap pendapatan tukang becak di Kota Padangsidempuan.

F. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini adalah dapat bermanfaat baik secara teoritis maupun secara praktis sebagai berikut:

1. Bagi Pemilik Transportasi

Menambah wawasan dan informasi kepada pengembangan ilmu pengetahuan masyarakat khususnya dalam media transportasi di Kota Padangsidempuan tersebut berkaitan dengan persaingan kendaraan angkutan umum sampai kepada dampak yang ditimbulkan.

2. Bagi Perguruan Tinggi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah perbendaharaan perpustakaan IAIN Padangsidempuan, memberikan informasi bagi peneliti

selanjutnya dan membantu mahasiswa dalam mengembangkan ilmu pengetahuan.

3. Bagi Peneliti

Diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan pengalaman dan berguna dimasa yang akan datang, penelitian ini dibuat sebagai persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Ekonomi (SE) di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Padangsidimpuan.

4. Bagi masyarakat

Agar lebih bijak dalam memilih jenis transportasi apa yang digunakan sesuai dengan kondisi yang ada.

5. Bagi Pemerintah

Agar dapat mempertimbangkan, memecahkan masalah, serta mengambil kebijakan/keputusan yang tepat mengenai keberadaan transportasi *online* maupun transportasi konvensional.

G. Sistematika Pembahasan

Untuk mempermudah peneliti agar sesuai dengan permasalahan yang ada, maka peneliti menggunakan sistematika penulisannya yang dibagi kedalam beberapa bab sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan, yang didalamnya berisikan latar belakang masalah, yaitu awal masuknya Go-jek di kota Padangsidimpuan hal tersebut membuat pihak transportasi konvensional (betor) menduga bahwa transportasi

online tidak membayar pajak kepada negara. Demo tersebut juga diwujudkan dengan aksi mogok yang dilakukan oleh transportasi konvensional. Akibat dari aksi ini, banyak masyarakat awam yang menerima dampaknya, seperti sulitnya mendapatkan transportasi di jalan. Akhirnya banyak masyarakat yang telantar tidak dapat pergi ke tempat tujuannya. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana Dampak Go-jek Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidempuan serta berisi tujuan penelitian dan kegunaan penelitian.

Bab II Landasan Teori, yang didalamnya berisikan pembahasan yaitu mengenai transportasi yaitu yang membahas tentang (pengertian pendapatan, teori pendapatan), pembahasan transportasi yaitu (pengertian transportasi, macam-macam, transportasi, tujuan transportasi, pentingnya transportasi, pengertian becak vespa, pengertian Go-jek dan serta berisi penelitian terdahulu yang sama-sama menganalisis mengenai dampak keberadaan Go-jek.

Bab III Metode penelitian, yang didalamnya berisikan lokasi dan waktu penelitian, yaitu penelitian ini dilakukan di Kota Padangsidempuan, jenis penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif, sumber data diperoleh dari hasil wawancara dengan tukang becak, populasi penelitian ini adalah seluruh tukang becak yang ada di Kota Padangsidempuan, dan sampel penelitian ini adalah tukang becak yang beroperasi di Jl. Kapt. Tandean Simpang Gg. Pedati, Kampung Marancar Kota Padangsidempuan, Tugu Siborang dan Samora, adapun teknik pengumpulan data yaitu menggunakan sumber data primer. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari

sumbernya dengan metode wawancara sesuai dengan daftar pertanyaan yang disediakan peneliti.

Bab IV Hasil Penelitian, yaitu deskripsi hasil mengenai dampak keberadaan Go-jek terhadap pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan, dan berisi pembahasan penelitian dengan peneliti terdahulu.

Bab V Penutup, yang memuat kesimpulan yang dirangkum berdasarkan hasil penelitian tentang dampak keberadaan Go-jek terhadap pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan, dan saran berupa masukan-masukan yang ingin disampaikan baik kepada pihak-pihak terkait maupun penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pendapatan

Pendapatan adalah salah satu penentu berkembang atau tidaknya suatu negara. Jika pendapatan suatu daerah menurun, maka kesejahteraan negara tersebut juga akan rendah. Kelebihan dari kebutuhan dapat ditabung ataupun disimpan pada bank yang bertujuan sebagai simpanan untuk keperluan masa depan seperti bidang kesehatan, pendidikan, dan produksi. Sama halnya dengan pendapatan masyarakat yang relatif tinggi, maka tingkat kesejahteraan dan kemajuan daerah tersebut juga akan berpengaruh.¹⁰

a. Pengertian pendapatan

Berdasarkan KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), pendapatan merupakan hasil kerja (usaha dan sebagainya). Sedangkan dalam kamus manajemen pendapatan adalah nilai maksimal yang diterima oleh perusahaan, perorangan, dan organisasi lainnya berupa upah, laba, sewa, dan komisi. Pendapatan dalam ilmu ekonomi merupakan hasil kerja yang dapat diterima oleh pekerja dalam waktu tertentu dengan mengharapkan kondisi yang sama pada akhir waktu seperti kondisi semula.¹¹ Sukirno mendefinisikan pendapatan adalah “jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya

¹⁰Mahyu Danil, “Pengaruh pendapatan terhadap tingkat konsumsi pada pegawai negeri sipil di Kantor Bupati Kabupaten Bireun,” *dalam Jurnal Ekonomika Universitas Almuslim Bireuen Aceh* Volume 4, No. 7, hlm. 9.

¹¹Wild, dkk, *Analisis Laporan Keuangan* (Jakarta: Salemba Empat, 2005), hlm. 358.

selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, ataupun tahunan.”¹²

Pendapatan merupakan kenaikan nilai harta suatu satuan usaha atau pemberhentian hutang-piutang dalam suatu periode akibat penyerahan atau produksi barang-barang, penyerahan jasa-jasa, dan pelaksanaan aktivitas-aktivitas lainnya yang membentuk operasi-operasi utama atau sentral yang berlanjut terus dari satuan usaha tersebut.¹³ Keadaan seseorang dapat dinilai dengan menggunakan teori pendapatan yang menunjukkan jumlah semua uang yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu.¹⁴

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa pendapatan merupakan nilai maksimal yang diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan hasil usaha yang dikerjakan antara lain penghasilan dari profesi yang dikerjakan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan. Jenis pekerjaan seseorang menentukan besarnya pendapatan yang diterima.

Keberlangsungan suatu usaha seseorang sangat menentukan pendapatan, yakni semakin besar kemampuan dalam membiayai segala kegiatan maka semakin besar pula pendapatan yang diterima. Pendapatan seseorang bisa berubah dari waktu ke waktu sesuai dengan kemampuan setiap orang. Pengeluaran setiap orang dalam mengkonsumsi suatu

¹²Sadono Sukirno, *Teori Pengantar Mikro Ekonomi* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2006), hlm. 47.

¹³Stice, dkk, *Akuntansi Keuangan* (Jakarta: Salemba Empat, 2004), hlm. 225.

¹⁴Samuelson, Paul A. & William D. Nordhaus, *Ilmu Makro Ekonomi Erlangga* (Jakarta, 2004), hlm. 178.

barang/jasa akan berubah seiring dengan berubahnya pendapatan.¹⁵

Pendapatan bisa dihitung menggunakan 3 cara yaitu:

1) Cara pengeluaran

Pendapatan dihitung dengan menjumlahkan nilai pengeluaran atas pembelian barang/jasa.

2) Cara produksi

Pendapatan dihitung dengan menjumlahkan nilai barang dan jasa yang dihasilkan.

3) Cara pendapatan

Dalam cara ini pendapatan dihitung dengan cara menjumlahkan seluruh pendapatan yang diterima.

b. Jenis-jenis Pendapatan

Dalam praktiknya komponen pendapatan yang digunakan dalam laporan laba rugi terdiri dari dua jenis, yaitu:

1) Pendapatan atau penghasilan yang diperoleh dari usaha utama perusahaan.

2) Pendapatan atau penghasilan yang diperoleh dari usaha sampingan perusahaan.

c. Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pendapatan

Tingkat pendapatan mempengaruhi tingkat konsumsi masyarakat. Hubungan antara pendapatan dan konsumsi merupakan suatu hal sangat penting dalam berbagai permasalahan ekonomi. Kenyataan menunjukkan

¹⁵Sadono Sukirno, *Teori Mikro Ekonomi* (Jakarta: Rajawali Press, 2002), hlm. 36.

bahwa pengeluaran konsumsi meningkat dengan naiknya pendapatan, dan sebaliknya jika pendapatan menurun konsumsi juga akan menurun. tinggi rendahnya pendapatan sangat bergantung kepada kemampuan keluarga dalam mengelola penerimaan pendapatannya.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan adalah:¹⁶

1) Kesempatan kerja yang tersedia

Jika kesempatan lapangan pekerjaan yang tersedia banyak maka akan semakin banyak pendapatan yang diterima dari hasil kerja tersebut.

2) Kecakapan dan keahlian

kecakapan dan keahlian sangat dibutuhkan dalam membantu meningkatkan efektifitas dan efisiensi yang berpengaruh terhadap penghasilan.

3) Motivasi

Motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan yang diperoleh, semakin besar dorongan seseorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.

4) Keuletan kerja

Pengertian keuletan dapat disamakan dengan ketekunan, keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Bila saat menghadapi kegagalan keuletan dapat dijadikan sebagai bekal untuk meniti kearah kesuksesan dan keberhasilan.


¹⁶Sadono Sukirno, hlm. 36.

5) Banyak sedikitnya modal yang digunakan

Besar kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besar kecilnya modal yang dipergunakan.

d. Pendapatan dalam Perspektif Ekonomi Islam

Menurut perspektif ekonomi Islam, terdapat dua metode dalam menentukan pendapatan yang berhak diterima oleh seseorang. Metode yang pertama adalah *ujrah* (kompensasi, imbal jasa, upah), sedangkan metode yang kedua adalah bagi hasil. Para pekerja berhak meminta bayaran berupa atas kerja yang sudah dilakukan, juga berhak meminta bagian dari keuntungan atau hasil dengan rasio bagi hasil tertentu sebagai bentuk kompensasi atas kerja. Sesuai dengan firman Allah:


 إِنَّ اللَّهَ هُوَ الرَّزَّاقُ ذُو الْقُوَّةِ الْمَتِينُ

Artinya:

“Sesungguhnya Allah Dialah Maha pemberi rezki yang mempunyai kekuatan lagi sangat kokoh”. (QS. Adz Dzariyaat/51:58).¹⁷

Dari ayat di atas dijelaskan bahwa Allah yang mengatur rezeki kepada seluruh hambanya dan juga mengatur urusan mereka. Tidak menciptakan manusia kecuali untuk memberikan manfaat. Oleh sebab itu manusia disuruh untuk beribadah untuk mencapai tujuan penciptaan tersebut dan melangsungkan kehidupannya.

¹⁷“Tafsir Al-Mukhtashar / Markaz Tafsir Riyadh, di bawah pengawasan Syaikh Dr. Shalih bin Abdullah bin Humaid (Imam Masjidil Haram) Referensi: <https://tafsirweb.com/9954-quran-surat-az-zariyat-ayat-58.html>.”

Sumber pendapatan dalam pandangan Islam terdiri dari beberapa faktor produksi, yaitu sewa, upah, keuntungan/profit.

a. Sewa

Secara etimologi al-ijarah berasal dari kata al-ajru yang berarti *al'Iwadh*/penggantian, dari sebab itulah *ats-Tsawabu* dalam konteks pahala dinamai juga *al-ajru*/upah.

b. Upah

Upah adalah pendapatan/bayaran yang berhak diterima seorang pekerja atas pekerjaan yang di lakukan.

c. Keuntungan

Profit dalam bahasa Arab disebut dengan *ar-ribh* yang berarti pertumbuhan dalam perdagangan. Profit merupakan penambahan penghasilan dalam perdagangan selama keuntungan tersebut tidak melebihi keuntungan normal. Profit kadang dikaitkan dengan barang dagangan itu sendiri.

e. Teori Pendapatan

Jika keuntungan bersih sama dengan pendapatan kotor dikurangi dengan total biaya, maka :

$$\Pi = TR - TC$$

Dimana :

Π : Profit (Pendapatan bersih) / Laba

TR: Total Revenue (Pendapatan Kotor) = P x Q

TC : Biaya Total (TFC + TVC)

Jadi, profit akan maksimum jika selisih antara TR dan TC adalah yang terbesar.¹⁸

2. Pelanggan

Mutu suatu produk tergantung dari tingkat kepuasan pelanggan dalam menggunakan produk tersebut. Jika dihubungkan dengan jasa transportasi, maka bermutu atau tidaknya dapat dilihat dari kepuasan masyarakat yang menjadi konsumen jasa transportasi tersebut. Kepuasan pelanggan adalah tingkat perasaan pelanggan setelah mendapatkan pelayanan atau produk dari suatu perusahaan.

Pelanggan merupakan seseorang yang secara terus-menerus datang ketempat yang sama untuk membeli barang atau memperoleh jasa yang diinginkannya karena merasa puas dengan barang dan jasa tersebut.¹⁹ Menurut Greenbreg, pelanggan atau *costumer* adalah individu atau kelompok yang terbiasa membeli sebuah produk atau jasa berdasarkan keputusan mereka dengan pertimbangan manfaat maupun harga yang kemudian melakukan hubungan dengan perusahaan atau jasa.

Kepuasan pelanggan jasa transportasi dapat diukur dengan beberapa indikator, yaitu:²⁰

¹⁸ Maria Y.D Hayu Gustin, *Ekonomi Manajerial* (Semarang; Universitas Katolik Soegijapranata, 2018) hlm. 45.

¹⁹Rambat, dkk, *Manjemen Pemasaran Jasa* (Jakarta: Salemba Empat, 2006), hlm. 174.

²⁰Madikawati W dan Farida N, "Pengaruh Nilain Pelanggan dan Kualitas Layanan Terhadap Loyalitas Pelanggan, Melalui Kepuasan Pelanggan Pada Pelanggan Bus Efisiensi," *Jurnal Administrasi Bisnis* Volume 2, No. 1 (2013): hlm. 64-75.

- a. Kesesuaian layanan dengan yang diinginkan, hal ini berkaitan dengan asumsi pelanggan mengenai kualitas jasa yang diterimanya dengan yang dijanjikan penyedia jasa.
- b. Kesesuaian layanan dengan tarif yang dibayarkan, hal ini berhubungan dengan asumsi pelanggan terhadap yang mereka rasakan, terima dengan biaya atau tarif yang telah mereka bayarkan untuk mengkonsumsi layanan tersebut.
- c. Kepuasan pelanggan dengan layanan yang ditawarkan, hal ini berkaitan dengan puas atau tidaknya pelanggan dengan layanan yang ditawarkan oleh penyedia jasa.

3. Transportasi

a. Pengertian transportasi

Transportasi diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu.²¹ Transportasi adalah alat untuk mengangkut barang atau orang dari suatu tempat ketempat yang lainnya. Kegiatan transportasi dibutuhkan manusia dari zaman dahulu sampai sekarang sebagai sarana yang sangat penting dalam membantu menunjang keberhasilan pembangunan khususnya dalam mendukung ekonomi daerah atau masyarakat.

Menurut Miro Transportasi dapat diartikan “adalah usaha pemindahan, atau pergerakan orang atau barang dari suatu lokasi ke

²¹Rahardjo Adisasmita, *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), hlm. 1.

lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat transportasi”.²² Sedangkan menurut Setiawan, dkk transportasi merupakan “suatu proses pemindahan orang atau barang dengan menggunakan sebuah angkutan yang berguna untuk memindahkan orang atau barang ke tempat tujuan dalam waktu tertentu”.²³

b. Tujuan transportasi

Transportasi sangat membantu dalam kegiatan masyarakat, memudahkan dalam mengakses lokasi tujuan yang ingin dicapai yaitu seperti memudahkan dalam mendapatkan faktor-faktor ekonomi, mudahnya pergerakan mobilitas penduduk, mudahnya mengakses informasi, dan lain-lain.²⁴

c. Pentingnya transportasi

Transportasi sangat penting dalam kehidupan manusia karena tidak semua orang memiliki kendaraan pribadi, pentingnya transportasi dapat diartikan sebagai kebutuhan pokok bagi masyarakat khususnya di daerah perkotaan. Dukungan sistem transportasi yang efektif dan lancar sangat diperlukan karena berpengaruh terhadap lokasi kegiatan-kegiatan di dalam kota, karena setiap pola lokasi akan membentuk suatu permintaan perjalanan yang merupakan respons terhadap kebutuhan investasi dan pelayanan operasional didalam sistem transportasi.²⁵

²²Miro, *Pengantar Sistem Transportasi* (Jakarta: Penerbit Erlangga Sjafrizal, 2012), hlm. 45.

²³Setiawan, dkk, “Manajemen Transportasi dan Logistik,” *Jurnal Manajemen* Volume 1 (Maret 2017): hlm. 1.

²⁴Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, hlm. 9.

²⁵Rahardjo Adisasmita, *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*, 2014, hlm. 8.

Dalam kehidupan masyarakat transportasi mempunyai peran penting yaitu untuk mendekatkan jarak dan mempermudah aktifitas dalam kehidupan sehari-hari manusia. Dengan bertambahnya alat transportasi, juga akan menambah pembangunan sarana dan prasarana.²⁶

Seiring berkembangnya transportasi juga akan mempengaruhi perkembangan sektor lainnya, seperti: sosial, politik, dan ekonomi. Peran penting perkembangan transportasi dalam bidang ekonomi adalah sebagai berikut:

- a) Stabilisasi dan penyamaan harga
- b) Naiknya pendapatan usaha skala besar
- c) Tercukupinya kebutuhan barang.
- d) Perpindahan masyarakat dari desa ke kota yang mempengaruhi pemusatan penduduk.
- e) Adanya pengelompokan antarwilayah.
- f) Nilai jual mengalami penurunan.
- g) Harga tanah yang mengalami peningkatan.

Selain memiliki dampak positif bagi kehidupan sehari-hari, transportasi juga memiliki dampak negatif, yaitu:

- a) Merugikan kehidupan manusia;
- b) Mengutamakan kepentingan pribadi (individualisme);
- c) Frekuensi dan intensitas kecelakaan yang relative tinggi;

²⁶Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, hlm. 28.

- d) Peningkatan kepadatan penduduk, konsentrasi dan urbanisasi;
- e) Usaha industri rumah tangga yang mengalami penurunan.

d. Jenis Transportasi

Transportasi secara umum dibedakan berdasarkan 3 macam, yaitu:

- 1) Transportasi udara, adalah sarana angkutan yang paling cepat, menggunakan pesawat udara sebagai alatangkutannya dan udara/angkasa sebagai jalurnya.
- 2) Transportasi laut, merupakan transportasi yang menggunakan jalur air sebagai jalurnya.
- 3) Transportasi darat, adalah segala bentuk transportasi yang menggunakan jalan raya sebagai jalurnya.

e. Tarif Transportasi

Perusahaan angkutan menghasilkan produk berupa jasa transportasi. Industri transportasi menggunakan prinsip bahwa tarif angkutan disesuaikan dengan biaya yang dikeluarkan dalam memberikan jasa pelayanan angkutan. Harga jasa angkutan disesuaikan dengan tarif perjanjian sewa yang sudah disepakati. Tarif merupakan suatu bentuk harga jasa angkutan yang harus dibayarkan oleh pemakai jasa kepada penyedia pelayan jasa. Harga jasa angkutan melalui perjanjian lebih mudah ditetapkan karena sifat berlakunya terbatas.

Ada dua faktor yang mempengaruhi tarif angkutan umum yaitu *cost of services* dan *value of service*. Perhitungan tarif biaya operasional

adalah menghitung biaya operasi satuan yang dinyatakan dalam per-kilometer. Ada dua jenis tarif transportasi yaitu:

- 1) Sistem harga dan tarif datar, dalam sistem ini setiap penumpang membayar tarif yang sama tanpa memperhitungkan jauh dekatnya perjalanan. Jenis tarif datar datar biasanya digunakan di daerah perkotaan, dimana besar tarif perjalanan tergantung pendek atau dekat. Jika rute lebih panjang, maka tarif perjalanan akan bervariasi. Tarif untuk rute ke pinggiran kota lebih tinggi dari pada tarif rute yang ada didalam dan pusat kota.
- 2) Sistem harga yang berhubungan dengan jarak, dihitung berdasarkan jangkauan yang dikehendaki dalam bepergian. sistem tarif ini sangat penting karena setiap penumpang tidak sama tujuannya. Sehingga operator perlu mengetahui panjang tiap bagian dari rute sehingga tarif yang benar dapat dipahami. Masalah yang sering dijumpai dalam menetapkan tarif ialah dasar penentuan tarif ongkos yang disesuaikan dengan jarak, sehingga tarif angkutan akan berbeda sesuai dengan jauhnya perjalanan. Dasar penetapan tarif angkutan yang sering digunakan adalah berbasis jarak tempuh, yaitu tarif harga disesuaikan dengan jarak yang ditempuh.

Dalam memilih jenis transportasi, masyarakat harus mempertimbangkan dari segi sarana dan prasarana transportasi sampai kondisi struktur rumah tangga. Menurut Chuen, Karim, Yusoff ada 3

faktor yang memengaruhi individu dalam memilih jenis transportasi, yaitu:

- 1) Penumpang, seperti latar belakang penumpang, struktur rumah tangga dan pendapatan, kepemilikan kendaraan, serta pilihan kendaraan yang tersedia.
- 2) Perjalanan, seperti tujuan perjalanan, waktu perjalanan, dan jarak perjalanan.
- 3) Fasilitas transportasi, seperti waktu perjalanan, biaya, kualitas pelayanan, dan ketersediaan area parkir.

4. Becak

a. Pengertian becak Vespa

Becak Vespa Padangsidempuan yang sudah dikenal pada masa ini adalah alat transportasi yang terbilang unik. Becak vespa sebagai produk rekayasa khas ala Padangsidempuan kini bentuknya telah mengalami perkembangan jika dibandingkan dengan bentuk awalnya (*prototype*) di masa lalu. Becak vespa yang sekarang bagian luar lebih ramping tetapi ruang kabinnya tetap terasa luas.²⁷ Becak vespa merupakan alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat kota Padangsidempuan, sebagai pengganti Ojek sepeda motor, selain praktis becak vespa juga termasuk alat transportasi yang nyaman. Ditinjau dari keamanan

²⁷“<http://id.wikipedia.org>, ‘Sejarah-becak-vespa-padang-sidempuan’, Diakses Pada Hari Minggu, Tanggal 9 Februari 2020, Pukul 15.31 WIB.”

penumpang, becak padangsidimpuan ini jauh lebih aman ketimbang becak mesin yang banyak dikembangkan di Sumatera ataupun bentor yang banyak berkembang di Sulawesi, karena memiliki kabin penumpang yang tertutup.

Becak vespa merupakan alat transportasi yang menggunakan roda tiga serta dapat membawa penumpang dan barang bawaannya di bagian bodi belakang becak, dengan bodi bagian depan yang lancip mirip seperti kapsul kapasitas muatan 100 kg dan memiliki kecepatan rata-rata 80-90 km/jam. Bahan bakar yang digunakan adalah minyak bensin. Becak ini bisa membawa 2 sampai dengan 3 penumpang, yangmana 1 orang penumpang duduk dikabin belakang dan satu orang lagi duduk di belakang tukang becak vespa.

Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 perihal kendaraan, semua becak bermotor yang beroperasi di jalanan harus mengikuti aturan yang telah ditetapkan sebagai berikut:

- 1) Memiliki surat-surat kendaraan seperti Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Surat Ijin Mengemudi C (SIM C), dan surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) dan dibawa melintas di jalanan guna menghindari operasi lalu lintas yang diselenggarakan oleh polisi lalu lintas setempat.
- 2) Becak motor hanya boleh membawa penumpang maksimal 2 orang, hal ini demi kenyamanan dan keselamatan pengemudi serta penumpang becak bermotor dan pengguna jala raya lainnya.

- 3) Memiliki plat nomor tanda nomor kendaraan yang di letakkan didepan kendaraan dan dibelakang bak samping. Jika bak berada didepan kendaraan maka plat depan ditempatkan pada bumper depan kemudian plat belakang diletakkan pada bagian belakang motor atau kendaraan utama. Jika bak berada di belakang kendaraan, maka plat depan berada pada bagian depan motor dan plat belakang berada pada bagian belakang bak.
- 4) 30 km/jam adalah kecepatan maksimal yang diperbolehkan untuk pengemudi becak
- 5) Pengemudi harus memiliki dan memakai helm dengan standar nasional indonesia (SNI)
- 6) Tarif
- 7) Retribusi
- 8) Pangkalan becak motor
- 9) Sanksi pidana

b. Kelebihan Becak

- 1) Harga bisa tawar menawar
- 2) Becak selalu ada di lokasi pangkalan becak
- 3) Melestarikan komunitas daerah/lokal

5. Go-jek (Ojek Online)

a. pengertian Go-jek

Ojek merupakan sepeda motor yang bisa dimanfaatkan sebagai kendaraan umum untuk membawa penumpang ke tempat tujuannya.²⁸ Peter Salim dan Yenny Salim mendefinisikan bahwa “ojek merupakan sepeda atau sepeda motor yang disewakan untuk membawa penumpang.”²⁹ Sedangkan ojek *online* merupakan jasa antar jemput penumpang dengan sistem dipesan terlebih dahulu dengan berbasis aplikasi, dengan sistem pembayaran bisa melalui *cash* atau *digital payment*.³⁰

Ojek online adalah salah satu bentuk kemajuan teknologi dalam bidang transportasi dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari. Kualitas pelayanan merupakan salah satu faktor dalam menentukan tingkat keberhasilan suatu perusahaan karena salah satu strategi perusahaan untuk mempertahankan diri dan meraih kesuksesan dalam menghadapi persaingan adalah dengan memberikan pelayanan yang berkualitas kepada para konsumennya.

Masyarakat banyak terbantu semenjak hadirnya ojek online, karena dimudahkan dengan berbagai menu layanannya dan promosi yang dapat menarik konsumen. Dalam menggunakan transportasi berbasis aplikasi online, terdapat beberapa poin yang membedakan dari

²⁸ J.S. Badudu dan Sutan Mohammad, *Angkutan Umum dan Problematika* (Jakarta: PT.Integrative, 2012), hlm. 48.

²⁹ Rahardjo Adisasmita, *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010), hlm. 38.

³⁰ Rahardjo Adisasmita, hlm. 40.

transportasi konvensional, seperti masyarakat dapat menggunakan ojek online kapan saja dan dimana saja karena dapat diakses selama 24 jam.³¹

Para penyedia jasa harus mampu memiliki pilihan alternatif yang sesuai dengan kebutuhan pelanggan, untuk mengantisipasi keadaan tersebut perusahaan ojek online harus mampu menciptakan kualitas layanan yang bagus dan tarif yang sesuai demi kepuasan pelanggan.

Aplikasi yang digunakan untuk memesan ojek online telah dilengkapi dengan jarak antara lokasi penjemputan dan tujuan, rentang waktu pengemudi dalam menjemput penumpang dan juga rentang waktu selama diperjalanan menuju lokasi yang dituju penumpang, tarif, dan nama pengemudi ojek yang dapat diketahui secara langsung identitasnya.

Dalam hukum Islam transportasi online seperti halnya Go-jek diperbolehkan, karena belum ada dalil yang mengharamkannya, seperti kaidah fikih: “pada dasarnya, semua bentuk muamalah diperbolehkan melakukannya kecuali ada dalil yang melarangnya”. Dari kaidah tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa dalam urusan dunia termasuk dalam muamalah Islam memberikan kebebasan kepada manusia untuk mengaturnya sesuai dengan kemaslahatan umat. Dijelaskan dalam firman Allah:

³¹Anindhita, dkk, “Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online (Studi Pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi).Institut Bisnis dan Informatika Kwik Kian Gie & Universitas Indonesia.Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta,” 3 Mei 2016.

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِّن رَّبِّكُمْ فَإِذَا أَفَضْتُمْ مِّنْ
عَرَفَاتٍ فَأَذْكُرُوا اللَّهَ عِندَ الْمَشْعَرِ الْحَرَامِ وَاذْكُرُوهُ كَمَا هَدَانَكُمْ
وَإِنْ كُنْتُمْ مِّن قَبْلِهِ لَمِن الضَّالِّينَ ﴿١٩٨﴾

Artinya:

“Tidak ada dosa bagimu untuk mencari karunia (rezki hasil perniagaan) dari Tuhanmu. Maka apabila kamu telah bertolak dari 'Arafat, berdzikirlah kepada Allah di Masy'arilharam dan berdzikirlah (dengan menyebut) Allah sebagaimana yang ditunjukkan-Nya kepadamu; dan Sesungguhnya kamu sebelum itu benar-benar Termasuk orang-orang yang sesat”. (Al-baqarah/2:198)

Dari ayat di atas dijelaskan bahwa selama tidak bertentangan dengan syara' maka diperbolehkan mencari rezeki dalam bentuk apapun. Oleh sebab itu jasa ojek *online* adalah salah satu pilihan dalam mencari rezeki dengan akad musharakah, yaitu para pengemudi membawa penumpang untuk memudahkan masyarakat dalam melaksanakan aktifitas sehari-hari seperti pergi ke pasar, sekolah, ke kantor, dan lainnya.³²

b. Kelebihan Ojek online

1) Memudahkan masyarakat

Para pengguna jasa ojek online merasa dimudahkan dengan adanya layanan jemput dilokasi, sehingga tidak perlu repot-repot untuk

³²“Tafsir Al-Mukhtashar / Markaz Tafsir Riyadh, di bawah pengawasan Syaikh Dr. Shalih bin Abdullah bin Humaid (Imam Masjidil Haram) Referensi: <https://tafsirweb.com/721-quran-surat-al-baqarah-ayat-198.html>.”

mencari pangkalan ojek, hanya dengan memesan layanan melalui aplikasi pengemudi ojek online akan siap mengantar.

2) Menghemat ongkos

Adanya promosi yang dibuat oleh perusahaan ojek online membawa keuntungan pada para konsumen.

3) Ketersediaan peluang kerja

Peminat ojek online yang semakin banyak menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat atau penarik becak untuk bergabung dengan ojek online.

c. Kekurangan ojek online

1) Menambah tingkat kemacetan

Kenyataan di lapangan bahwa ojek online juga berhenti di sembarangan jalan sambil menunggu orderan dari penumpang. Bahkan trotoar juga dijadikan sebagai tempat pemberhentian sehingga menambah kemacetan.

2) Menimbulkan konflik dengan becak motor

Dinamika antara ojek online dengan becak motor sering terjadi karena layanan ojek online yang lebih praktis dan mudah, penarik becak merasa terintimidasi dengan kedatangan mereka, karena para pemakai jasa transportasi lebih memilih ojek online yang semakin bertambah pengemudinya menyebabkan minat masyarakat terhadap becak motor semakin berkurang yang berpengaruh terhadap pendapatan para penarik becak.

3) Server aplikasi yang mengalami gangguan

Kesalahan teknis juga terjadi pada pengemudi maupun pengguna ojek online, terkhusus dalam alat pembayaran yang menggunakan via credit atau jenis pulsa.

6. Dampak

Pengertian dampak menurut kamus besar bahasa indonesia adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik itu positif maupun negatif. Pengaruh merupakan akibat yang timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak kepercayaan atau perbuatan seseorang, keadaan dimana ada hubungan timbal balik atau sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dan yang di pengaruhi.³³

Dampak secara sederhana dapat diartikan sebagai pengaruh akibat dari keputusan yang diambil oleh seseorang baik positif ataupun negatif sebagai proses lanjutan dari sebuah pengawasan internal. Dampak positif merupakan keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, agar mereka mau mendukung kemauan keinginan yang baik. Dampak negatif adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain agar mengikuti kemauan yang buruk dan menimbulkan akibat tertentu.

³³ Suharno dan Retnoningsih, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Semarang: Widya Karya), hlm243

B. Penelitian Terdahulu

Untuk meyakinkan para pembaca bahwa penelitian ini berbeda dengan penelitian yang lainnya, maka peneliti mengambil beberapa penelitian terdahulu, yaitu sebagai berikut:

Tabel II.1
Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Rudy Syafariansyah dan Erni Setiawati (Jurnal Ekonomika)	“Dampak Transportasi <i>Online</i> Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Samarinda.”	Berdasarkan survei dan hasil analisis/pembahasan, kesimpulannya bahwa keberadaan transportasi <i>online</i> sangat berpengaruh (berdampak) terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda. Hasil survei menunjukkan bahwa 68% responden masyarakat transportasi <i>online</i> berdampak baik (positif).
2.	Ibrahim Rambe, 2018 (Skripsi Universitas Sumatera Utara)	“Dampak keberadaan transportasi <i>online</i> (Go-jek) terhadap tukang Becak (Studi Deskriptif Pangkalan Becak Stasiun Kereta Api Medan Provinsi Sumatera Utara”	Pendapatan penarik becak mengalami penurunan orderan sewa dimana pendapatan mereka yang awalnya mencukupi kebutuhan sehari-hari sekarang berkurang karena sebagian besar masyarakat lebih memilih memakai jasa transportasi <i>online</i> (Go-jek) dan Go-jek pun menyediakan lapangan kerja sehingga masyarakat mempunyai penghasilan lebih dari Go-jek tersebut.

3.	Antonius KAP Simbolon dan Lasma Melinda Siahaan (Jurnal Kajian Ekonomi dan Kebijakan Publik)	“Dampak Transportasi <i>Online</i> (Go-Ride) Terhadap Penurunan Angka Pengangguran Di Kota Medan.”	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terjadi kenaikan pendapatan <i>driver</i> Go-ride sebelum dan sesudah bergabung di Go-jek. 2. Tingkat kesejahteraan <i>driver</i> Go-ride mengalami kenaikan karena motivasi bonus poin dari perusahaan. 3. Kendala dan hambatan kerja yang dialami para <i>driver</i> terutama dikarenakan jarak tempuh yang terlalu jauh sehingga kerap sekali terjadi pembatalan orderan dari konsumen.
4.	Aditya Maska Nugraha, 2018 (Skripsi Universitas Sumatera Utara)	Dampak Kehadiran Taksi <i>Online Grab Car</i> terhadap Tingkatan Pendapatan Taksi Konvensional <i>Blue Bird</i> .	Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan, hadirnya taksi <i>online</i> memberikan dampak yang buruk terhadap penghasilan supir taksi tradisional sehari-harinya, dari 20 jumlah responden sebanyak 18 responden merasa keberatan setelah munculnya taksi <i>online</i> karena berimbas dengan pendapatan mereka serta, kehilangan pelanggan yang biasanya menggunakan jasa taksi konvensional ketika ingin berpergian.
5.	Indra Fauzi Hasibuan, 2017 (Skripsi Universitas Sumatera Utara).	“Dampak Bus Lintas USU Terhadap Penarik Becak di Kampus USU Padang Bulan Medan.”	Dari hasil penelitian dan analisis data yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa kehadiran Bus Lintas USU berpengaruh terhadap pendapatan para penarik becak di

			Kampus USU yaitu terjadinya penurunan pendapatan para penarik becak.
6.	Prilalianty Fakhriyah (Jurnal Comm-Edu)	“Pengaruh Layanan Transportasi <i>Online</i> (GOJEK) Terhadap Perluasan Lapangan Kerja Bagi Masyarakat Di Kota Cimahi.”	Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa peran berkembangnya teknologi yaitu layana transportasi <i>online</i> GOJEK di Kota Cimahi membantu secara signifikan dapat meningkatkan pendapatan <i>driver</i> Gojek di Kota Cimahi. Dibuktikan dengan perluasan lapangan kerja yang disediakan mampu meningkatkan pendapatan masyarakat yang tidak memiliki pekerjaan.
7.	Andi Riswanda (Skripsi)	Dampak Keberadaan Transportasi <i>Online</i> Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak di Kota Banda Aceh)	Berdasarkan hasil penelitian kehadiran transportasi <i>online</i> memberikan dampak negatif terhadap tingkat pendapatan para penarik becak, dimana pendapatan penarik becak sebelumnya adanya transportasi <i>online</i> adalah sebesar Rp. 110.000 dan sesudah adanya transportasi <i>online</i> adalah sebesar Rp. 35.000.

Persamaan dan perbedaan penelitian ini dengan peneliti terdahulu adalah:

1. Persamaan penelitian ini dengan jurnal Rudy Syafariansyah dan Erni Setiawati adalah sama-sama untuk mengetahui dampak transportasi *online*.

Perbedaannya adalah pada penelitian ini untuk mengetahui pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan, sedangkan Rudy Syafariansyah dan Erni Setiawati untuk mengetahui sosial ekonomi masyarakat di Samarinda.

2. Persamaan penelitian ini dengan penelitian Ibrahim Rambe adalah sama-sama untuk mengetahui dampak keberadaan Go-jek terhadap tukang becak. Perbedaannya adalah pada penelitian ini untuk mengetahui pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan, sedangkan Ibrahim Rambe untuk mengetahui dampak keberadaan Go-jek di Pangkalan Becak Stasiun Kereta Api Medan Provinsi Sumatera Utara)
3. Persamaan penelitian ini dengan jurnal Antonius KAP Simbolon dan Lasma Melinda Siahaan adalah sama-sama untuk mengetahui dampak transportasi *online*. Perbedaannya adalah pada penelitian ini untuk mengetahui pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan, sedangkan Antonius KAP Simbolon dan Lasma Melinda Siahaan untuk mengetahui penurunan angka pengangguran di Kota Medan.
4. Persamaan penelitian ini dengan penelitian Aditya Maska Nugraha adalah sama-sama meneliti dampak keberadaan transportasi *online*. Perbedaannya adalah pada penelitian ini untuk mengetahui pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan, sedangkan Aditya Maska Nugraha untuk mengetahui tingkatan pendapatan taksi konvensional *Blue Bird*.
5. Persamaan penelitian ini dengan penelitian Indra Fauzi Hasibuan adalah sama-sama meneliti pendapatan tukang becak atau penarik becak. Perbedaannya adalah pada penelitian ini adalah dampak ojek *online*(Go-jek)

di Kota Padangsidempuan, sedangkan Indra Fauzi Hasibuan dampak bus lintas USU di kampus Universitas Sumatera Utara Padang Bulan Medan.

6. Persamaan penelitian ini dengan jurnal Prilialianty Fakhriyah adalah sama-sama untuk mengetahui dampak transportasi *online*. Perbedaannya adalah pada penelitian ini adalah untuk mengetahui pendapatan tukang becak di Kota Padangsidempuan, sedangkan Prilialianty Fakhriyah untuk mengetahui perluasan lapangan kerja bagi masyarakat di Kota Cimahi.
7. Persamaan penelitian ini dengan skripsi Andi Riswanda adalah sama-sama untuk mengetahui dampak transportasi *online*. Perbedaannya adalah pada penelitian ini adalah untuk mengetahui pendapatan tukang becak di Kota Padangsidempuan, sedangkan Andi Riswanda untuk mengetahui dampak transportasi *online* di Kota Banda Aceh.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu penelitian

Adapun yang menjadi lokasi penelitian ini adalah Kota Padangsidempuan sedangkan waktu dalam penelitian dilakukan dari bulan November tahun 2020 sampai dengan bulan Maret tahun 2021.

B. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, dengan pendekatan deskriptif, Penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, dalam penelitian ini yang menjadi kunci instrumennya adalah kondisi objek yang alamiah. Teknik pengumpulan data yang dipakai adalah metode triangulasi (gabungan), serta analisis data yang bersifat induktif/kualitatif, serta hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada *generalisasi*.³⁴ Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode deskriptif yaitu metode penelitian yang berusaha mendeskripsikan dan menginterpretasikan keadaan objek sesuai dengan apa yang sebenarnya terjadi.³⁵

Penelitian ini dilakukan pada transportasi yang ada di kota Padangsidempuan (becak vespa) dengan menggunakan penelitian kualitatif deskriptif. Tujuan penelitian deskriptif adalah untuk membuat deskripsi,

³⁴Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2017), hlm. 14.

³⁵Sukardi, *Metode Penelitian Kompetensi dan Praktiknya* (Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2004), hlm. 157.

gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat serta hubungan antara fenomena yang diselidiki.

C. Unit Analisis/Subjek Penelitian

Unit analisis menjadi salah satu bagian yang diperhitungkan dalam menentukan objek penelitian. Menurut Suharsimi Arikunto subjek penelitian merupakan “subjek yang diajukan untuk meneliti oleh peneliti”.³⁶ Berbicara tentang subjek yang menjadi pusat perhatian atau sasaran penelitian.

Penentuan subjek penelitian adalah dengan teknik *purposive sampling*. Menurut Sugiyono yang dimaksudkan dengan teknik *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan menggunakan beberapa pertimbangan. Adapun yang menjadi pertimbangan peneliti dalam menetapkan subjek penelitian adalah sebagai berikut:

1. Jumlah subjek penelitian 20 orang.
2. Tempat mangkal becak yang dekat dengan pos kota Padangsidimpuan, antara lain:
 - i. Kampung Marancar.
 - ii. Samora.
 - iii. Tugu Siborang.
3. Tukang becak yang berumur 31-60 tahun.
4. Pengalaman kerja sebagai tukang becak antara 5 sampai 20 tahun.
5. Latar belakang pendidikan dari SD sampai SMA.

³⁶Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* (Jakarta: Rineka Cipta, 2006), hlm. 145.

6. Memiliki jumlah anggota keluarga lebih 5 orang.

D. Sumber Data

Sumber data adalah sebuah data atau informasi yang menjadi bahan utama dalam penelitian. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber datanya adalah yang data primer. Data primer adalah data yang dikumpulkan secara langsung oleh peneliti yang diambil secara langsung dilapangan.³⁷

Data pada penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara dengan tukang becak yang mangkal di Simpang Gg Pedati, Kampung Marancar, Kota Padangsidempuan, dan Tugu Siborang baik melalui dokumentasi, serta buku-buku referensi dan informasi lainnya yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

E. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data bisa dilakukan dengan berbagai metode dan beberapa sumber. Pengumpulan data, dapat dilakukan lewat orang lain atau dokumen.³⁸ Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik dokumentasi sebagai metode dalam mengumpulkan data, yaitu yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data berupa dokumen-dokumen baik dokumen dalam bentuk tulisan, gambar, maupun elektronik. Metode dokumentasi digunakan sebagai metode untuk mendukung data lainnya. Selanjutnya dengan menggunakan

³⁷Muhammad, *Metode Penelitain Ekonomi Islam* (Jakarta: Rajawali Pers, 2008), hlm. 203.

³⁸Muhammad, hlm. 129.

wawancara yaitu mengajukan beberapa pertanyaan secara bebas untuk memperoleh informasi seputar objek penelitian.

Adapun tahapan-tahapan dalam mengumpulkan antara lain adalah:

a. Data primer

1) Observasi

Observasi atau pengamatan merupakan pengamatan kegiatan rutinitas masyarakat dengan menggunakan mata sebagai alat perekam utamanya dan didukung dengan telinga, mulut, dan kulit dalam melaksanakan pengamatannya.

2) Wawancara

Wawancara merupakan, salah satu cara dalam mengumpulkan data dengan langsung memberikan pertanyaan melalui tatap muka dengan menggunakan sarana komunikasi seperti, telepon genggam dan internet sebagai alat untuk merekamnya.

3) Dokumentasi

Dokumentasi adalah salah satu cara mengumpulkan data dengan cara menganalisis beberapa dokumen, baik dalam bentuk tertulis ataupun elektronik. Metode ini dipakai untuk membantu metode lainnya.³⁹

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan kumpulan data yang didapat dari objek penelitian secara tidak langsung. Data sekunder dapat diambil dari sumber data yang ada diluar lingkup penelitian anatara lain, buku, karya ilmiah,

³⁹Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif* (Jakarta: Kencana Media Grup, 2007), hlm. 23.

media elektronik dan hasil penelitian yang berhubungan dengan penelitian yang akan diteliti serta memudahkan dalam mendapatkan referensi dan bahan pendukung yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti.

c. Interpretasi data

Interpretasi data adalah suatu langkah dalam mengkaji data yang meliputi perilaku objek, hasil wawancara, serta temuan data yang ditemukan dilapangan yang diperoleh dari sumber data yang sudah dikumpulkan. Interpretasi data diawali dengan menganalisis semua sumber data yang didapatkan melalui observasi, wawancara serta dokumentasi. Kemudian data dipelajari dan di telaah kembali guna mendapatkan jawaban dari rumusan masalah untuk menemukan solusi.

Adapun teknik pengumpulan data yang gunakan peneliti dalam penelitian ini adalah menggunakan data primer dengan metode wawancara yaitu yang dilakukan secara langsung atau tatap muka antara peneliti dengan subjek penelitian dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan yang sudah disiapkan sebelumnya.

F. Teknik pengolahan dan Analisis Data

Dalam penelitian kualitatif, analisis data merupakan kegiatan setelah seluruh data terkumpul. Teknik analisis data dalam penelitian kualitatif menggunakan statistik. Terdapat dua macam statistik yang digunakan untuk analisis data dalam penelitian, yaitu statistik deskriptif dan statistik inferensial.

Dalam penelitian ini, teknik digunakan untuk menganalisa datanya adalah statistik deskriptif. Sebab, dalam penelitian ini peneliti hanya akan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang terkumpul tanpa bermaksud untuk membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.

G. Teknik Pengecekan Keabsahan Data

Penelitian ini menggunakan pengecekan keabsahan data yang didasarkan pada pendapat Sugiyono, antara lain:⁴⁰

1. Meningkatkan ketekunan

Merupakan bentuk pengamatan yang dilakukan dengan lebih cermat dan berkelanjutan, melalui langkah ini maka keaslian data dan uraian kejadian akan dapat direkam secara jelas dan sistematis. Membaca referensi, buku, laporan penelitian dan dokumentasi yang berhubungan dengan peneliti adalah sebagai acuan bagi peneliti dalam meningkatkan ketekunan, karena dengan cara ini pengetahuan peneliti akan bertambah dalam memeriksa data yang ditemukan.

2. Menggunakan bahan referensi

Yaitu adanya bahan pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan peneliti. Alat-alat bantu dalam penelitian kualitatif seperti camera, handycam, alat rekam suara yang sangat diperlukan untuk mendukung kredibilitas data yang telah ditemukan peneliti.

⁴⁰Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, hlm. 463.

3. Triangulasi

Triangulasi adalah salah satu cara dalam mengumpulkan data yaitu dengan menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data yang ada. Seperti wawancara dan pengamatan. Ada tiga jenis triangulasi, yaitu:

- i. Triangulasi sumber, guna menguji kredibilitas yang dilakukan dengan cara memeriksa sumber data yang sudah diperoleh dari berbagai sumber, kemudian data tersebut dianalisis oleh peneliti untuk mendapatkan hasil penelitian atau kesimpulan.
- ii. Triangulasi teknik, guna menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara memeriksa sumber data yang diperoleh dengan teknik menyatukan data yang berbeda. Jika cara pengujian kredibilitas menghasilkan data yang tidak sama, maka peneliti harus melakukan pengkajian ulang dari sumber data yang bersangkutan guna menentukan keabsahan data mana.
- iii. Triangulasi waktu, mengumpulkan data melalui wawancara di pagi hari saat narasumber masih segar, sehingga menghasilkan data yang benar dan lebih kredibel. Kemudian melakukan pengecekan kembali dilain waktu, apabila hasil uji menghasilkan data yang tidak sama, maka pengecekan akan terus dilaksanakan secara konsisten hingga menemukan kepastian data.⁴¹

Teknik pengecekan dan keabsahan data yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah memakai triangulasi sumber, dimana data yang sudah terkumpul dari beberapa informan tersebut, kemudian

⁴¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2007), hlm. 274.

ditelaah oleh peneliti untuk mendapatkan hasil ataupun kesimpulan dari penelitian.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kota Padangsidimpun

Kota Padangsidimpun adalah kota terbesar di wilayah tapanuli. Kota ini dikenal dengan sebutan Kota Salak karena banyak petani salak yang tinggal di wilayah Kabupaten Tapanuli Selatan, khususnya di daerah kaki Gunung Lubukraya. Kota Padangsidimpun merupakan satu-satunya jalur lalu lintas darat menuju Medan, Sibolga, dan Sumatera Barat. Topografi wilayah padangsidimpun terdiri dai lembah yang dikelilingi oleh barisan bukit, oleh sebeba itu jika dilihat dari kejauhan Kota Padangsidimpun tak ubahnya menyerupai cekungan yang berbentuk danau.

Berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 32 Tahun 1982 Padangsidimpun adalah kota administratif yang berubah menjadi daerah otonom dari hasil gabungan beberapa kecamatan anatar lain kecamatan Padangsidimpun Tenggara, kecamatan Padangsidimpun Utara, kecamatan Padangsidimpun selatan, kecamatan Padangsidimpun Batunadua, kecamatan Padangsidimpun Hutaimbaru, yang awalnya termasuk daerah kabupaten Tapanuli Selatan sejak tanggal 21 Juni 2001, berdasarkan undang-undang Nomor 4 Tahun 2000.

Transportasi yang paling utama di Kota Padangsidimpun adalah becak motor. Becak motor diberbagai kota biasanya menggunakan motor bebek atau skuter namun di Padangsidimpun menggunakan vespa jadul, dengan tempat duduk penumpang yang mirip bagian depan bus. Becak Vespa

adalah transportasi yang paling mudah ditemui disekitaran kota, sehingga becak vespa menjadi salah satu ikon Kota Padangsidempuan.

B. Gambaran Umum Go-Jek

1. Sejarah Singkat Go-Jek

Kantor pusat PT. Go-Jek Indonesia beralamat di Jln. Kemang Timur No. 22, Pejaten Barat, Pasar Minggu, Jakarta Selatan, Plaza City View Lt.3, daerah khusus Ibukota Jakarta, dan membuka kantor cabang di Kota Padangsidempuan yang beralamat di Jln. Sudirman, Losung Batu, Ruko DL Sitorus No. 7 dan 8, Depan Rumah Sakit Losung Batu, TNI.Kota Padangsidempuan. PT. Go-Jek merupakan sebuah perusahaan teknologi transportasi yang bertujuan dalam menambah ketersediaan lapangan pekerjaan bagi yang membutuhkan, pengelolaan jasa transportasi yang berbasis *online* bertujuan dalam memudahkan para tukang ojek untuk mendapatkan pelanggan secara cepat dan efisien. menggerakkan ojek menuju layanan digital *smartphone*.

Pada tahun 2011 Go-Jek didirikan oleh beberapa orang pemuda yang kreatif, yaitu Michaelanglo Maron dan Nadiem Makarim, kemudian menjadikan sebuah perusahaan jasa transportasi yang disebut dengan PT Go-Jek Indonesia. Seiring perkembangan teknologi perusahaan yang mulanya melayani lewat panggilan telepon saja kini semakin berkembang. Awal tahun 2015 berhasil meluncurkan aplikasi Go-jek pada android dan ios.

Melalui aplikasi ini mempermudah para pengguna jasa transportasi Go-jek hanya dengan menggunakan *smartphone* yang mereka miliki, sehingga menjadi gaya hidup bagi seseorang di perkotaan. Go-Jek merupakan sebuah nama perusahaan yang berasal dari kata ojek yang berarti menjual jasa kepada masyarakat sebagai salah satu sarana transportasi bagi masyarakat yang ingin berpergian ke suatu tempat.

2. Visi dan Misi Go-Jek

Visi merupakan cita-cita dan harapan yang ingin dicapai untuk kelangsungan sebuah perusahaan serta hal yang dilakukan guna mewujudkan harapan tersebut. Misi adalah langkah-langkah yang akan dilakukan untuk mencapai visi yang telah ditentukan.

Adapun yang menjadi visi misi dari gojek adalah sebagai berikut :

a. Visi :

“Memudahkan dan membantu masyarakat dalam melaksanakan rutinitas kegiatan pekerjaan sehari-hari seperti mengirim berkas penting, pengiriman sembako, dengan fasilitas yang sudah disediakan layanan gojek, dan inovasi struktur transportasi di Indonesia.”.

b. Misi :

1) Kecepatan: memberikan pelayanan yang gesit, dan terus berupaya mengikuti perkembangan zaman dan menjadikan pengalaman sebagai pelajaran.

2) Inovasi: optimis menawarkan teknologi baru guna memudahkan kehidupan masyarakat terutama dalam bidang transportasi.

3) Dampak Sosial: Berupaya memberikan energi positif bagi masyarakat Indonesia.⁴²

3. Struktur Organisasi

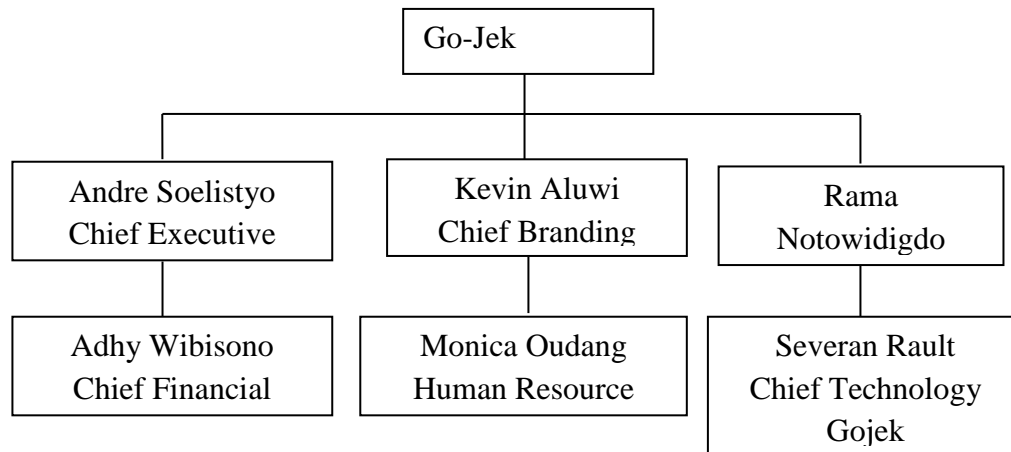
Struktur organisasi adalah suatu alat untuk mendeskripsikan bagan organisasi perusahaan yang bertujuan untuk mempermudah koordinasi dalam melaksanakan pekerjaan, dan struktur komunikasi yang lebih baik. Struktur disebut juga dengan gambaran sederhana perusahaan, yang memuat tentang satuan unit kerja dalam organisasi serta sebagai petunjuk hubungan antara pimpinan dengan seluruh unit kerja yang ada.

a. Struktur Organisasi Pusat

Organisasi pusat terdiri atas kelompok yang bertanggungjawab atas manajemen keseluruhan dari Go-Jek. Tugas dan fungsinya adalah menentukan kebijakan operasional dan memeberikan arahan pada organisasi dalam berinteraksi dengan sekitarnya dalam lingkup besar maupun kecil. Pada gambar di bawah ini dapat dilihat struktur organisasi pusat Perusahaan Go-Jek:

⁴²“<http://id.m.wikipedia.org/wiki>, ‘Gojek’ Diakses Pada Hari Senin, Tanggal 04 Mei 2020, Pukul 23.40 WIB.”

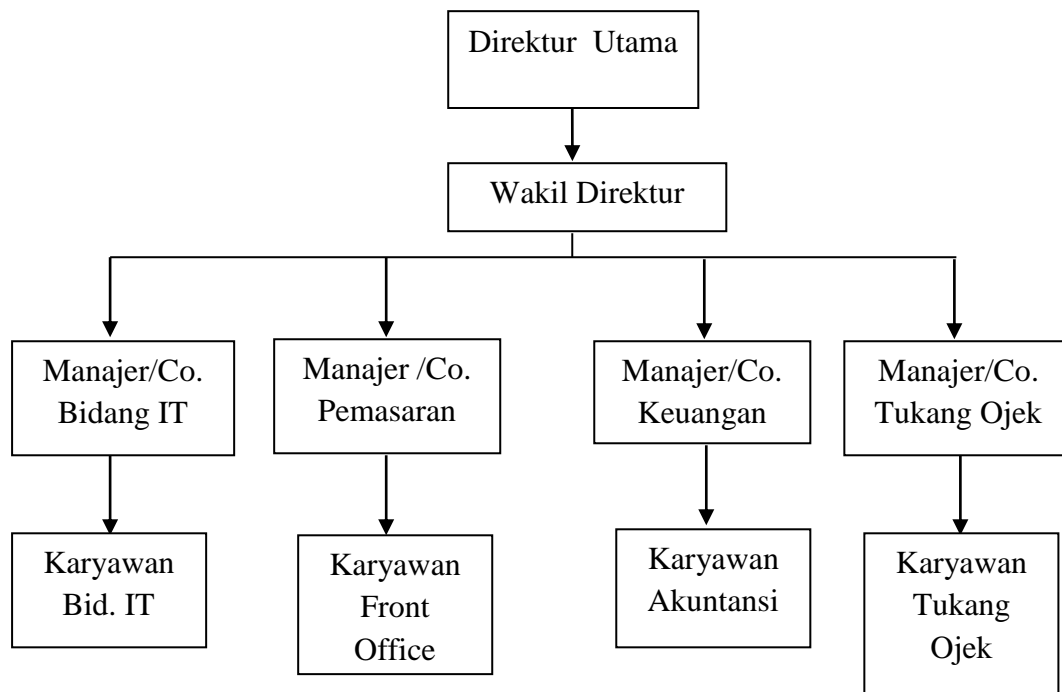
Gambar IV.1
Struktur Organisasi Pusat Perusahaan Go-Jek



b. Struktur organisasi Regional

Organisasi regional mencakup lebih dari satu tingkatan didalam organisasi mengarahkan kegiatan manager lain, dan juga mengarahkan kegiatan-kegiatan yang melaksanakan kebijakan organisasi. Organisasi regional juga bertanggungjawab atas pekerjaan oranglain, seperti karyawan akuntansi dan tukang ojek.Pada gambar di bawah ini dapat dilihat struktur organisasi regional Perusahaan Go-Jek

Gambar IV.2
Struktur Organisasi Regional Perusahaan Go-Jek



C. Deskripsi Responden

1. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan peneliti adalah menggunakan data primer, data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari lapangan oleh peneliti yaitu dengan melakukan wawancara secara langsung dengan para responden sesuai dengan daftar pertanyaan wawancara yang telah disediakan oleh peneliti sebelumnya.

2. Teknik pengolahan dan Analisis Data

Dalam penelitian ini, teknik yang digunakan untuk menganalisis data adalah statistik deskriptif yaitu dengan metode olahan data sederhana, sebab dalam penelitian ini peneliti hanya akan menggambarkan atau

mendeskripsikan data yang sudah diperoleh tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.

3. Teknik Pengecekan Keabsahan Data

Agar data penelitian lebih akurat, peneliti melakukan pengecekan data dengan cara menggunakan triangulasi sumber, dimana data yang sudah diperoleh dari beberapa informan tersebut, dianalisis oleh peneliti untuk mendapatkan suatu kesimpulan.

Perkembangan teknologi dibidang transportasi dan alat komunikasi yang memuat berbagai macam aplikasi memudahkan masyarakat dalam menjalani aktifitas sehari-hari yaitu dengan munculnya aplikasi Go-jek yang tengah diminati masyarakat saat ini. Hadirnya Go-jek tentunya akan memberikan dampak positif dan negatif terhadap suatu daerah, seperti halnya kota Padangsidimpuan. Transportasi becak di Kota Padangsidimpuan sangat mendominasi di setiap sudut kota, sehingga mudah untuk dijumpai baik yang sedang melintas dijalanan ataupun yang mangkal di pangkalan becak.

Dalam penelitian ini yang menjadi informan adalah tukang becak sebanyak 20 orang dengan data sebagai berikut:

a. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Tabel IV.1
Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

No.	Umur (Tahun)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	31-40	5	25
2	41-50	6	30
3	51-60	9	45
Jumlah		20	100

Sumber: Hasil Pengolahan Data (2021)

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa penarik becak yang ada di Kota Padangsidempuan umur 31-40 berjumlah 5 orang (25%), umur 41-50 berjumlah 6 orang (30%), dan umur 51-60 berjumlah 9 orang (45%). Rata-rata penarik becak lebih dominan umur 51-60 tahun (45%).

b. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

Tabel IV.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

No.	Pendidikan	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	SD	10	50
2	SMP	5	25
3	SMA	5	25
Jumlah		20	100

Sumber: Hasil Pengolahan Data (2021)

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa penarik becak yang ada di Kota Padangsidempuan latar belakang pendidikan SD berjumlah 10 orang (50%), latar belakang pendidikan SMP berjumlah 5 orang (25%), dan latar belakang pendidikan SMA berjumlah 5 orang (25%). Rata-rata penarik becak lebih dominan dengan latar belakang pendidikan SD (50%).

c. Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

Tabel IV.3
Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja

No.	Lama Bekerja (tahun)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	5-10	5	20
2	11-15	8	40
3	16-20	7	35
Jumlah		20	100

Sumber: Hasil Pengolahan Data (2021)

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa penarik becak yang ada di Kota Padangsidimpuan yang sudah bekerja 5-10 tahun berjumlah 5 orang (20%), yang sudah bekerja 11-15 tahun berjumlah 8 orang (40%), dan yang sudah bekerja 16-20 tahun berjumlah 7 orang (35%). Rata-rata penarik becak lebih dominan yang sudah bekerja 11-25 tahun (40%).

d. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

Tabel IV.4
Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga

No.	Jumlah Anggota Keluarga (orang)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	1-3	3	15
2	4-6	12	60
3	7-9	5	25
Jumlah		20	100

Sumber: Hasil Pengolahan Data (2021)

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa penarik becak yang ada di Kota Padangsidimpuan memiliki anggota keluarga 1-3 berjumlah 3 orang (15%), memiliki anggota keluarga 4-6 orang berjumlah

12 orang (60%), dan yang memiliki anggota keluarga 7-9 orang berjumlah 5 orang (25%). Rata-rata penarik becak lebih dominan memiliki anggota keluarga 4-6 orang (60%).

- e. Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan sebelum dan sesudah datang Go-jek

Tabel IV. 5
Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan
sebelum dan sesudah datang Go-jek

No	Sebelum			Sesudah		
	Jumlah Pendapatan (Rp)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)	Jumlah Pendapatan (Rp)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
1	Rp. 50.000- Rp.100.000	5	25	Rp. 10.000- Rp.50.000	3	15
2	Rp. 110.000- Rp.150.000	6	30	Rp.60.000- Rp.100.000	12	60
3	> Rp. 160.000	9	55	> Rp. 110.000	5	25
Jumlah		20	100	Jumlah	20	100

Sumber: Hasil Pengolahan Data (2021)

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pendapatan penarik becak sebelum dan sesudah datangnya Go-jek di Kota Padangsidimpuan.

- a. Pendapatan tukang becak sebelum datangnya Gojek Rp.50.000- Rp.100.000 berjumlah 5 orang (25%), Rp. 110.000-Rp.150.000. berjumlah 6 orang (30%), dan pendapatan > Rp. 160.000 berjumlah 9 orang (55%). Rata-rata pendapatan penarik becak sebelum datangnya Go-jek lebih dominan > Rp. 160.000 (55%).

b. Pendapatan tukang becak sesudah datangnya Gojek Rp.10.000-Rp.50.000 berjumlah 3 orang (15%), pendapatan Rp.60.000-Rp.100.000 berjumlah 12 orang (60%) dan pendapatan >Rp. 110.000 berjumlah 5 orang (25%). Rata-rata pendapatan penarik becak sesudah datangnya Go-jek lebih dominan Rp.60.000-Rp.100.000 (60%).

D. Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan oleh peneliti didapatkan hasil sebagai berikut:

1. Pendapatan tukang becak yang mengalami penurunan sejak munculnya Gojek di Kota Padangsidempuan.

Pendapatan merupakan hasil yang di peroleh atas dasar jasa ataupun pekerjaan yang sudah dilakukan yang di gunakan untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari, pendapatan juga bisa dijadikan sebagai tolak ukur dalam menentukan status sosial seseorang. Pendapatan tukang becak adalah bayaran yang terima oleh tukang becak dari setiap pelanggan setiap harinya.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan Rinto Harahap, (38 tahun) merupakan seorang penarik becak semenjak 9 tahun lalu bahwa: selalu mangkal di Samora dan tidak pernah pindah-pindah. Penarik becak merupakan satu-satunya profesi yang informan geluti dalam mencari nafkah keluarga, sehingga informan harus bekerja lebih keras lagi supaya keperluan rumah tangga dapat tercukupi. Awalmula sebelum adanya Go-jek informan merasa cukup dengan penghasilan setiap harinya, biasanya perhari sekitar Rp.200.000,00

namun karena adanya Go-jek pendapatan turun menjadi Rp.80.000,00 per harinya karena dianggap ketinggalan zaman. Informan merasa tersaingi dengan adanya Go-jek karena berpengaruh dengan pendapatan sehari-harinya yang menurun.⁴³

2. Pelanggan tukang becak yang menurun sejak munculnya Go-jek di Kota Padangsidempuan.

Pelanggan adalah orang selalu menggunakan jasa tukang becak setiap ingin berpergian seperti ke pasar, sekolah, kantor, dan lainnya.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan Amron Siregar, (46 tahun) merupakan pengemudi becak yang beroperasi di Kampung Marancar. Menjadi penarik becak sudah 12 tahun. Informan sangat menyesali datangnya Go-jek karena becak adalah salah satu ikon dari kota Padangsidempuan itu sendiri dan juga Go-jek sangat berpengaruh terhadap pelanggannya, biasanya dapat penumpang 5 sampai 6 orang dan sudah mampu mencukupi kebutuhan dalam sehari, namun sekarang untuk mencari 1 pelanggan saja sangat susah⁴⁴

Hasil penelitian dengan Leman Siregar, (50 tahun) merupakan tukang becak yang ada disekitaran Patung Siborang. Beliau sudah 17 tahun dalam menggeluti profesi sebagai tukang becak. Informan tidak mempermasalahkan munculnya Go-jek tetapi ia menyarankan kepada pemerintah untuk membuat peraturan menekan adanya Go-jek di Kota Padangsidempuan. Apalagi jika semua yang memiliki sepeda motor di Kota Padangsidempuan berminat menjadi pengemudi Go-jek, sehingga semakin sedikit penumpang yang menggunakan jasa tukang becak, karena Go-jek bisa dibilang masih baru untuk Kota Padangsidempuan. tentunya perlu peraturan yang lebih rinci yang

⁴³Wawancara dengan Rinto Harahap, salah satu tukang becak di Kota Padangsidempuan pada tanggal 13 Agustus 2020.

⁴⁴Wawancara dengan Amron Siregar, salah satu tukang becak di Kota Padangsidempuan pada tanggal 12 Agustus 2020.

diberlakukan oleh pemerintah, khusus untuk Kota Padangsidimpuan, karena para penarik angkutan umum dan penarik becak tradisional juga membutuhkan biaya untuk mencukupi keluarganya.⁴⁵

3. Persaingan dalam jasa transportasi meningkat.

Kehadiran Go-jek yang memberikan pelayanan yang lebih bagus dan aman dibandingkan becak, serta tarif layanan yang menguntungkan dengan adanya promo tarif membuat masyarakat lebih memilih menggunakan Go-jek dalam menggunakan jasa transportasi. Para pengguna jasa transportasi merasa tersaingi dan berdampak dengan penghasilan tukang becak setiap harinya dengan kedatangan Go-jek.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan Lagut Rambe (47 tahun) merupakan tukang becak yang ada di Samora, menggeluti profesi sebagai tukang becak sudah 7 tahun. Informan menjelaskan setelah adanya Go-jek minat penumpang untuk menggunakan jasa tukang becak menjadi berkurang, karena Go-jek lebih menarik dan masyarakat ikut berperan dalam situasi tersebut.⁴⁶

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan Iwan (44 tahun) merupakan tukang becak yang ada di Patung Siborang, menggeluti profesi sebagai tukang becak sudah 4 tahun. Informan menjelaskan setelah adanya Go-jek minat penumpang untuk menggunakan jasa tukang becak menjadi berkurang karena kecanggihan teknologi internet yang ditawarkan Go-jek dan kenyamanan dalam berkendara.⁴⁷

⁴⁵Wawancara dengan Leman Siregar, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 14 Agustus 2020.

⁴⁶Wawancara dengan Lagut Rambe, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 13 Agustus 2020.

⁴⁷Wawancara dengan Iwan, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 13 Agustus 2020.

Penelitian ini berjudul analisis dampak Go-jek terhadap pendapatan tukang becak di kota Padangdidimpuan, dari hasil penelitian yang dilakukan peneliti hadirnya Go-jek di kota Padangsidimpuan memberikan dampak negatif terhadap pendapatan para tukang becak. Para penarik becak mengalami penurunan sewa, dan sepi pelanggan karena sudah ada pesaing jasa transportasi yang tengah di gandrungi masyarakat dijalanan selain angkutan umum. Sebelum datangnya Go-jek para tukang becak mempunyai penghasilan >Rp.160.000,00 per harinya dan sudah cukup untuk kebutuhan sehari-hari, namun sesudah adanya Go-jek pendapatan tukang becak rata-rata Rp.60.000 – Rp.100.000 per harinya.

E. Pembahasan Hasil Penelitian

Penelitian ini berjudul analisis dampak Go-jek terhadap pendapatan tukang becak di kota Padangdidimpuan, dari hasil penelitian yang dilakukan peneliti hadirnya Go-jek di kota Padangsidimpuan memberikan dampak negatif terhadap pendapatan para tukang becak. Para penarik becak mengalami penurunan sewa, dan sepi pelanggan karena sudah ada pesaing jasa transportasi yang tengah di gandrungi masyarakat dijalanan selain angkutan umum. Sebelum datangnya Go-jek para tukang becak mempunyai penghasilan Rp. 200.000,00 per harinya dan sudah cukup untuk kebutuhan sehari-hari, namun sesudah adanya Go-jek pendapatan tukang becak mengalami penurunan Rp. 80.000,00 per harinya.

Kehadiran ojek online juga memberikan dampak negatif terhadap jumlah pelanggan tukang becak, karena sebagian besar masyarakat lebih memilih menggunakan ojek online yang lebih mudah, murah dan cepat, dan juga menambah lapangan kerja. Rata-rata pelanggan tukang becak sebelum adanya Ojek online berkisar 5 sampai 6 orang dan sesudah adanya Ojek online berkisar 1 sampai 2 orang, dan juga terjadinya persaingan antara ojek online dan tukang becak yang menimbulkan adanya konflik, terutama dalam permasalahan tarif penumpang.

Hasil penelitian ini didukung dengan hasil penelitian Ibrahim Rambe, menyatakan dalam penelitiannya bahwa “pendapatan tukang becak mengalami penurunan orderan sewa sehingga pendapatan mereka yang dulunya mencukupi sekarang berkurang karena sebagian masyarakat lebih memilih menggunakan jasa Go-jek”, dan juga didukung dengan penelitian Andi Riswanda, yang menyatakan dalam penelitiannya “kehadiran transportasi online memberikan dampak negatif terhadap tingkat pendapatan para penarik becak, dimana pendapatan penarik becak sebelumnya adanya transportasi online adalah sebesar Rp. 110.000 dan sesudah adanya transportasi online adalah sebesar Rp. 35.000.

F. Keterbatasan Penelitian

Pelaksanaan penelitian ini disusun dengan langkah-langkah yang sedemikian rupa agar menghasilkan hasil yang sebaik mungkin. Namun dalam proses untuk menghasilkan hasil yang sempurna sangatlah sulit, sebab dalam penelitian ini terdapat beberapa keterbatasan, diantaranya:

1. Jumlah responden yang hanya 20 orang, tentunya masih kurang untuk menggambarkan keadaan yang sesungguhnya.
2. Dalam proses pengambilan data informasi yang diberikan responden melalui wawancara terkadang tidak menunjukkan pendapat responden yang sebenarnya, hal ini terjadi karena perbedaan pemikiran dan pemahaman yang berbeda setiap responden.
3. Peneliti menggunakan analisis deskriptif, sehingga hasil penelitian masih kurang maksimal.

Meskipun begitu peneliti akan terus berupaya semaksimal mungkin agar keterbatas yang ditemui dalam penelitian ini tidak mengurangi hasil dan kesimpulan yang diinginkan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang di lakukan peneliti dengan judul analisis dampak ojek online terhadap pendapatan tukang becak di Kota Padangsidimpuan, maka kesimpulan yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut:

4. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran Ojek online memberikan dampak negatif terhadap tingkat pendapatan para tukang becak yaitu mengalami penurunan pendapatan tukang becak, yang dulunya mencukupi sekarang berkurang setiap hari setelah adanya ojek online. Rata-rata Pendapatan yang diterima oleh tukang becak dari setiap pelanggan setiap harinya sebelum adanya ojek online adalah sebesar Rp.200.000,00 dan sesudah adanya ojek online adalah sebesar Rp.80.000,00.
5. Berdasarkan penelitian yang dilakukan kehadiran ojek online memberikan dampak negatif terhadap jumlah pelanggan tukang becak, karena sebagian besar masyarakat lebih memilih menggunakan ojek online yang lebih mudah, murah dan cepat, dan juga menambah lapangan kerja. Rata-rata pelanggan tukang becak sebelum adanya Ojek online berkisar 5 sampai 6 orang dan sesudah adanya Ojek online berkisar 1 sampai 2 orang.
6. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, terjadi persaingan antara ojek online dan tukang becak yang menimbulkan adanya konflik, terutama dalam permasalahan tarif penumpang.

B. Saran

Berdasarkan hasil pengamatan dan penelitian, peneliti melihat beberapa hal yang perlu diperhatikan. Saran ini dapat menjadi masukan positif bagi seluruh penggunaan transportasi baik masyarakat, PT Go-jek, transportasi konvensional dan pemerintah:

Adapun saran tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bagi tukang becak yang belum menggunakan kecanggihan teknologi agar selalu berfikir positif dalam mencari nafkah, menjaga kerukunan dan menyelesaikan masalah dengan kepala dingin.
2. Bagi PT Go-jek agar dapat mengikuti aturan yang berlaku dari pemerintah dalam hal ketertiban dan PT Go-jek diharapkan menyediakan halte yang aman dan terjaga bila ditempat umum agar tiak menambah kemacetan ketika penumpang menunggu dipinggir jalan.
3. Bagi pemerintah agar lebih memperjelas peraturan yang sudah di tetapkan, seperti angkutan umum (becak) sudah sah atau resmi untuk membawa penumpang sedangkan Ojek online hanya masih diatur oleh Permen dan belum resmi.
4. Bagi peneliti selanjutnya perlu diadakan penelitian selanjutnya yakni untuk melengkapi penelitian ini, serta menambahkan variabel-variabel baru dan menambah referensi supaya penelitian selanjutnya lebih bagus dan sempurna.

DAFTAR PUSTAKA

Anindhita, dkk. "Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Online (Studi Pada Bisnis Gojek dan Grab Bike dalam Penggunaan Teknologi Komunikasi Tepat Guna untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi). Institut Bisnis dan Informatika Kwik Kian Gie & Universitas Indonesia. Prosiding Seminar Nasional INDOCOMPAC Universitas Bakrie, Jakarta," 3 Mei 2016.

Burhan Bungin. *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Kencana Media Grup, 2007.

Elly M. Setiadi dan Usman Kolip. *Pengantar Sosiologi Pemahaman Fakta dan Gejala Permasalahan Sosial: Teori, Aplikasi, dan Pemecahannya*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011.

Endang Hariningsih, Rintar Agus Simatupang. "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Usaha Pedagang Eceran Studi Kasus: Pedagang Kaki Lima D Kota Yogyakarta." *Jurnal & Manajemen* Vol. 4 No. 3 (2008): hlm. 1-10.

"<http://id.m.wikipedia.org/wiki>, 'Gojek' Diakses Pada Hari Senin, Tanggal 04 Mei 2020, Pukul 23.40 WIB."

"<http://id.wikipedia.org>, 'Sejarah-becak-vespa-padang-sidempuan', Diakses Pada Hari Minggu, Tanggal 9 Februari 2020, Pukul 15.31 WIB."

"<http://www.sindikat.co.id/blog> 'Gojek-tidak-Sesuai-Dengan-Peraturan-Illegal-Kah.' Diakses Pada Hari Senin, Tanggal 04 Mei 2020, Pukul 23.53 WIB."

J.S. Badudu dan Sutan Mohammad, *Angkutan Umum dan Problematika*. Jakarta: PT.Integraphic, 2012.

Madikawati W dan Farida N. "Pengaruh Nilain Pelanggan dan Kualitas Layanan Terhadap Loyalitas Pelanggan, Melalui Kepuasan Pelanggan Pada Pelanggan Bus Efisiensi." *Jurnal Administrasi Bisnis* Volume 2, No. 1 (2013): hlm. 64-75.

Mahyu Danil. "Pengaruh pendapatan terhadap tingkat konsumsi pada pegawai negeri sipil di Kantor Bupati Kabupaten Bireun." *dalam Jurnal Ekonomika Universitas Almuslim Bireuen Aceh* Volume 4, No. 7, hlm. 9.

Meta Suryani dan Anis Mashdurohatun. "Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan." *Jurnal Pembaharuan Hukum* Volume 3, No.1 (April 2016).

- Miro. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga Sjafrizal, 2012.
- Muhammad. *Metode Penelitian Ekonomi Islam*. Jakarta: Rajawali Pers, 2008.
- Rahardjo Adisasmita. *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.
- . *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014.
- Rambat, dkk. *Manajemen Pemasaran Jasa*. Jakarta: Salemba Empat, 2006.
- Sadono Sukirno. *Teori Mikro Ekonomi*. Jakarta: Rajawali Press, 2002.
- . *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*. Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2006.
- Sakti Adji Adisasmita. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012.
- Samuelson, Paul A. & William D. Nordhaus. *Ilmu Makro Ekonomi Erlangga*. Jakarta, 2004.
- Setiawan, dkk. “Manajemen Transportasi dan Logistik.” *Jurnal Manajemen* Volume 1 (Maret 2017): hlm. 1.
- Stice, dkk. *Akuntansi Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat, 2004.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 2007.
- . *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2017.
- Suharsimi Arikunto. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta, 2006.
- Sukardi. *Metode Penelitian Kompetensi dan Praktiknya*. Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2004.
- “Tafsir Al-Mukhtashar / Markaz Tafsir Riyadh, di bawah pengawasan Syaikh Dr. Shalih bin Abdullah bin Humaid (Imam Masjidil Haram) Referensi: <https://tafsirweb.com/721-quran-surat-al-baqarah-ayat-198.html>.”

“Tafsir Al-Mukhtashar / Markaz Tafsir Riyadh, di bawah pengawasan Syaikh Dr. Shalih bin Abdullah bin Humaid (Imam Masjidil Haram) Referensi: <https://tafsirweb.com/9954-quran-surat-az-zariyat-ayat-58.html>.”

Wawancara dengan Amron Siregar, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 12 Agustus 2020.

Wawancara dengan Itong, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 18 Desember 2019.

Wawancara dengan Iwan, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 13 Agustus 2020.

Wawancara dengan Lagut Rambe, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 13 Agustus 2020.

Wawancara dengan Leman Siregar, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 14 Agustus 2020.

Wawancara dengan Rinto Harahap, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 13 Agustus 2020.

Wawancara dengan Rinto, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 18 Desember 2019.

Wawancara dengan Solihin, salah satu tukang becak di Kota Padangsidimpuan pada tanggal 18 Desember 2019.

Wild, dkk. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat, 2005.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

I. IDENTITAS PRIBADI

1. Nama : Ananda Putra IA Siregar
2. Tempat/Tgl. Lahir : Padangsidimpuan, 12 Desember 1997
3. Agama : Islam
4. Jenis kelamin : Perempuan
5. Alamat : Jl. Kapt. Tandean No.39 Kampung Marancar,
Padangsidimpuan Utara
6. Email : nandaputra076@gmail.com
7. No. Hp : 0812 6329 5718

II. RIWAYAT PENDIDIKAN

1. SDN. 3 Padangsidimpuan (2003-2009)
2. SMPN. 3 Padangsidimpuan (2009-2012)
3. SMAN. 4 Padangsidimpuan (2012-2015)
4. Institut Agama Islam Negeri Padangsidimpuan (2015-2021)

Analisis Dampak Ojek Online Terhadap Pendapatan Tukang Becak di Kota Padangsidempuan

Daftar Pertanyaan Wawancara:

1. Sudah berapa lama bapak menjadi tukang becak?
2. Mengapa bapak memilih menjadi tukang becak?
3. Bagaimana bapak menentukan tarif sekali jalan?
4. Apakah bapak mengetahui Go-jek?
5. Apa pandangan bapak terhadap Go-jek?
6. Bagaimana dengan penghasilan bapak setelah adanya Go-jek di Kota Padangsidempuan?
7. Apakah bapak tertarik bergabung dengan Go-jek?
8. Berapa besar dampak Go-jek terhadap pendapatan Bapak?
9. Apakah dengan penghasilan sekarang ini sudah merasa cukup?
10. Apa yang menjadi permasalahan Go-jek dengan becak sehingga sempat terjadi penolakan terhadap munculnya Go-jek ?
11. Bagaimana cara menyelesaikan permasalahan tersebut?
12. Menurut bapak, Apakah ada cara lain untuk tetap mempertahankan Becak ?

Dokumentasi Kegiatan Wawancara



