

# **STRATEGI BETOR (BEMOTOR) DALAM MENGHADAPI TRANSPORTASI *ONLINE***

**(Studi Kasus Pangkalan Becak Di Stasiun Kereta Api Kota Medan)**

## **SKRIPSI**

Oleh :

**DONI WIJAYA**

**NIM.0501162155**



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI**

**SUMATERA UTARA**

**MEDAN**

**2020**

**STRATEGI BETOR (BEMOTOR) DALAM  
MENGHADAPI TRANSPORTASI *ONLINE***

**(Studi Kasus Pangkalan Becak Di Stasiun Kereta Api Kota Medan)**

**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S1)  
Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam UIN Sumatera Utara

Oleh :

**DONI WIJAYA**

**NIM.0501162155**



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI**

**SUMATERA UTARA**

**MEDAN**

**2020**

## ABSTRAK

**DONI WIJAYA**, NIM. 0501162155, *Strategi Betor (Becak Bermotor) Dalam Menghadapi Transportasi Online (Studi Kasus : Pangkalan Becak Stasiun Kereta Apikota Medan)* : 2020, Skripsi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Jurusan Ekonomi Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. Dibawah Bimbingan Pembimbing I Oleh Bapak Dr. Muhammad Ridwan, M.Ag Dan Pembimbing II Oleh Bapak Imsar, M.Si. Penarik becak merupakan salah satu pekerjaan sektor informal yang banyak dikerjakan oleh masyarakat urban dikarenakan pekerjaan sektor informal tidak membutuhkan keterampilan khusus serta pendidikan yang tinggi. Bagi masyarakat kelas menengah ke bawah hingga masyarakat kurang mampu menganggap pekerjaan sebagai pengemudi becak merupakan salah satu solusi yang dapat dikerjakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Seiring berkembangnya waktu, semakin berkembangnya teknologi informasi dan komunikasi serta berkembangnya sistem globalisasi dunia, pekerjaan sektor informal khususnya penarik becak semakin menjadi berat dan semakin sulit untuk dilakukan. Dampak perkembangan teknologi yang semakin maju memunculkan permasalahan bagi kehidupan para penarik becak. Kemunculan transportasi online menambah ketatnya persaingan sehingga berpengaruh terhadap penurunan penghasilan yang diperoleh oleh para penarik becak motor. Pada saat ini industri jasa transportasi semakin marak khususnya di kota medan. Pendekatan penelitian yang dilakukan pada penelitian ini adalah kualitatif deskriptif dengan metode pengumpulan data yaitu menggunakan Observasi, Wawancara, Dan Studi Dokumentasi. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa *Pertama*, kehadiran transportasi online memiliki dampak terhadap penarik becak teruma berdampak terhadap menurunnya pendapatan para penarik becak motor dikarenakan penurunan pesanan/sewa. *Kedua*, Pendapatan tukang becak mengalami perubahan setelah sebelum dan sesudah adanya transportasi *online*, jika sebelumnya tukang becak mendapatkan pendapatan senilai Rp100.000 maka sesudah adanya transportasi *online* yaitu hanya mendapatkan ±Rp30.000 perhari. *Ketiga*, tukang becak menggunakan dua jenis strategi yaitu Strategi *Prostektor* dan strategi bertahan yang dianggap dapat mencapai pendapatan tukang becak yang lebih baik.

**Kata kunci : Strategi , Becak Bermotor, Transportasi Online**

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Doni Wijaya

NIM : 0501162155

Tempat/Tgl Lahir : Suka Dame, 5 Mei 1998

Alamat : Jl Bilal Ujung Gg Musyawarah No 47A

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang berjudul “**Strategi Betor (Becak Bermotor Dalam Menghadapi Transportasi *Online* (Studi Kasus Pangkalan Becak Stasiun Kereta Api Kota Medan)**” benar karya asli saya, kecuali kutipan-kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan di dalamnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Medan, 26 Oktober 2020

Yang membuat pernyataan



**Doni Wijaya**

## PERSETUJUAN

Skripsi berjudul:

### **STRATEGI BETOR (BEMOTOR) DALAM MENGHADAPI TRANSPORTASI ONLINE**

(Studi Kasus Pangkalan Becak Di Stasiun Kereta Api Kota Medan)

oleh:

**DONI WIJAYA**

**NIM. 0501162155**

Dapat disetujui Sebagai Salah Satu Persyaratan  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (SE)  
Pada Program Studi Ekonomi Islam

Medan, 30 September 2020

Pembimbing I



Dr. Muhammad Ridwan, MA

NIDN. 2020087604

Pembimbing II



Imsar, M.Si

NIDN. 2003038701

Mengetahui  
Ketua Jurusan Ekonomi Islam



DR. Marliyah, M. AG

NIDN. 2026017602

PENGESAHAN

Skripsi Berjudul “ **STRATEGI BETOR (BEMOTOR) DALAM MENGHADAPI TRANSPORTASI *ONLINE* (Studi Kasus Pangkalan Becak di Stasiun Kereta Api Kota Medan)**” Doni Wijaya, NIM. 0501162155 Program Studi Ekonomi Islam Telah dimunaqasyakan Dalam Sidang Munaqasyah Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam UIN-SU Medan Pada Tanggal 2 November 2020. Skripsi Ini Telah Diterima Untuk Memenuhi Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (S.E) Pada Program Studi Ekonomi Islam.

Medan, 2 November 2020  
Panitia Sidang Munaqasyah  
Skripsi Prodi Ekonomi Islam

Ketua



Dr. Marliyah, M.Ag  
NIDN. 2026017602

Sekretaris



Imsar, M.Si  
NIDN. 2003038701

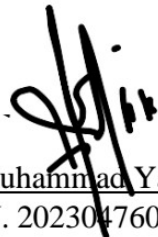
Anggota



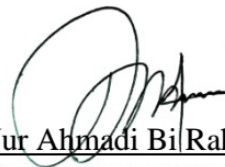
Dr. Muhammad Ridwan, MA  
NIDN. 2020087604



Imsar, M.Si  
NIDN. 2003038701



Dr. Muhammad Yafiz, M.Ag  
NIDN. 2023047602



Nur Ahmadi Bi Rahmani, M.Si  
NIDN. 2028129001

Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UINSU

Dr. Andri Soemitra, MA  
NIDN. 2007057602

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

Segala puji syukur saya ucapkan kepada Allah SWT atas beribu nikmat, berkah ataupun karunia-Nya yang telah diberikan sampai saat ini dan dapat penulis rasakan. Sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat waktu. Skripsi yang Berjudul **“Strategi Betor (Becak Bermotor) Dalam Menghadapi Transportasi *Online* (Studi Kasus Pangkalan Becak Stasiun Kereta Api Kota Medan)”**.

Shalawat dan salam mari kita hadiahkan kepada junjungan alam Nabi besar Muhammad SAW, semoga kita semua mendapatkan safaatnya baik di dunia maupun diakhirat.

Skripsi ini disusun untuk diajukan sebagai syarat guna untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. Skripsi ini mungkin tidak akan selesai tanpa bantuan dari pihak-pihak tertentu. Maka, saya ucapkan terimakasih kepada pihak-pihak yang sudah membantu, sehingga ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya penulis ucapkan kepada:

1. Allah SWT yang senantiasa memberikan rahmat dan karunianya sehingga dapat memberikan kelancaran serta kemudahan dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Prof. Dr. Saidurrahman, M.Ag. Selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
3. Bapak Dr. Andri Soemitra MA. Selaku Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
4. Bapak Dr. Muhammad Yafiz, M. Ag. Selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
5. Ibu Dr. Chuzaimah Batubara, MA. Selaku Wakil Dekan II Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
6. Ibu Nurlaila, MA. Selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
7. Ibu Dr. Isnaini Harahap, M.AG. Selaku Pembimbing Akademik Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.

8. Ibu Marliyah, M.AG. selaku Ketua Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. Serta Bapak Imsar, M.Si. Selaku Sekertaris Jurusan.
9. Bapak . Dr. Muhammad Ridwan, M.Ag Selaku Pembimbing Skripsi I yang telah banyak memberi masukan, arahan serta nasehat selama penulis bimbingan.
10. Bapak Imsar M.Si Selaku Pembimbing Skripsi II yang telah banyak memberi masukan, arahan serta nasehat selama penulis bimbingan.
11. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara yang telah memberikan banyak ilmunya kepada saya.
12. Terkhusus dan teristimewa penulis ucapkan terima kasih yang begitu besar kepada kedua orang tua yang senantiasa memberikan kasih sayang do'a serta materi sehingga peneulis dapat menyelesaikan perkuliahan di UINSU dengan tepat waktu.
13. Terima kasih kepada sahabat-sahabat yang turut membantu dan memberikan semangat kepada penulis (Dita zakia, Apprila, Sinta, Zizah, Sahril syahputra, Ramadhan, Maya, Alicia, Rana, Sarawat)
14. Terima kasih kepada teman-teman seperjuangan EKI B stambuk 2016 Jurusan Ekonomi Islam.
15. Serta terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan memberikan masukan serta arahnya dalam pembuatan skripsi ini.

Tiada kata yang pantas, tiada kata yang paling indah selain ucapan terima kasih, semoga Allah SWT memberikan balasan kebaikan pula atas segala bantuan yang diberikan kepada penulis. Penulis menyadari masih banyak kekurangan dan kesalahan yang terdapat dalam penulisan skripsi ini, untuk itu penulis harapkan kritik dan saran yang membangun yang diberikan pembaca untuk dapat menambah pemahaman dan wawasan penulis. Akhirnya kepada Allah SWT penulis mohon ampun dan hidayahnya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk kita semua, aamiin.

*Wassalamu'alaikum Wr.Wb*

Medan, September 2020

**DONI WIJAYA**  
**NIM.0501162155**



## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK.....</b>	<b>i</b>
<b>SURAT PERNYATAAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Pembatasan Masalah.....	4
E. Tujuan Penelitian .....	5
F. Manfaat Penelitian .....	5
<b>BAB II KAJIAN TEORITIS .....</b>	<b>6</b>
A. Strategi.....	6
1. Pengertian Strategi.....	6
2. Karakteristik Keputusan Strategi.....	8
3. Jenis Strategi.....	8
4. Fungsi Strategi.....	10
B. Strategi Dalam Tinjauan Islam .....	11
C. Becak .....	13
1. Sejarah Becak Secara Umum .....	13

2.	Sejarah Becak Di Kota Medan .....	15
3.	Becak Dan Pengoperasiannya .....	15
4.	Persaingan Becak Dengan Transportasi Lain .....	17
D.	Organisasi .....	18
1.	Pengertian Organisasi .....	18
2.	Tujuan Dan Manfaat Organisasi .....	18
E.	Transportasi .....	20
1.	Pengertian Transportasi .....	20
2.	Unsur Transportasi .....	21
3.	Jenis Transportasi .....	21
4.	Kriteria Transportasi Publik .....	23
5.	Kemajuan Pemanfaatan Teknologi Bidang Transportasi .....	23
6.	Transportasi <i>Online</i> .....	24
F.	Kerangka Pemikiran .....	27
G.	Kajian Terdahulu .....	27
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>		<b>34</b>
A.	Jenis Penelitian .....	34
B.	Lokasi Penelitian dan Waktu Penelitian .....	35
C.	Informan Penelitian .....	35
D.	Sumber Data .....	36
E.	Instrumen Pengumpulan Data .....	36
F.	Teknik Analisi Data.....	37
<b>BAB IV TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>		<b>39</b>
A.	Deskripsi Lokasi Penelitian .....	39
B.	Moda Transportasi Umum Darat Di Kota Medan .....	41
1.	Moda Transportasi Umum Konvensional.....	42
2.	Moda Transportasi <i>Online</i> .....	42
3.	Kelebihan Dan Kekurangan Transportasi online dan konvensional .....	44
4.	Peran Dan Manfaat Transportasi .....	45
C.	Hasil Penelitian.....	48
1.	Dampak Hadirnya Transportasi <i>Online</i> Terhadap Penarik Becak Motor....	54

2. Kondisi Pendapatan Tukang Becak Sebelum Dan Sesudah Hadirnya Transportasi Online .....	58
3. Strategi Penarik Becak Bermotor .....	59
4. Upaya Kebijakan Pemerintah Terhadap Tukang Becak.....	62
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>63</b>
A. Kesimpulan.....	63
B. Saran-Saran.....	64
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>65</b>
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel	Hal
1 Penelitian Terdahulu.....	27
2 Data Informan Penelitian .....	34

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Hal
1 Kerangka Pemikiran .....	27
2 Analisis Data Model Interaktif Miles and Huberman .....	38
3 Statistik Jumlah Pertumbuhan Penduduk .....	39

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Hal
1 Daftar Pertanyaan Wawancara .....	69
2 Foto Dokumentasi Penelitian.....	70

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) didirikan untuk mencapai kesejahteraan dan keadilan bagi seluruh rakyatnya. Terwujudnya keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia adalah salah satu cita-cita yang telah di gagas oleh para pendiri bangsa sebagaimana di ungkapkan dalam pembukaan undang-undang dasar 1945. Seluruh rakyat Indonesia tanpa terkecuali berhak untuk mendapatkan kehidupan yang layak. begitu besarnya perhatian para perumus UUD 1945 terhadap ketimpangan ekonomi. banyaknya jumlah penduduk di Indonesia serta kekayaan alam yang melimpah tentu menjadi suatu potensi besar bagi bangsa, hal ini merupakan modal dan aset penting bagi pembangunan nasional terlebih jika di dukung oleh kualitas sumber daya manusia yang memadai. dengan adanya kekayaan alam yang melimpah serta sumber daya yang besar seharusnya Indonesia dapat mencapai tingkat kesejahteraan.

Pembangunan ekonomi suatu kota membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak memungkinkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Kebutuhan jasa pengangkutan atau disebut juga transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya ,di era globalisasi yang modern ini kemajuan dan perkembangan kota di berbagai bidang tampaknya tidak hanya memberikan nuansa positif bagi kehidupan masyarakat. tetapi juga menciptakan dan melahirkan persaingan hidup, sehingga muncul permasalahan kehidupan yang berujung pada kemiskinan.

Dalam menghadapi permasalahan kemiskinan tersebut mengharuskan masyarakat untuk mencari cara dalam menghadapinya, dan dari situ juga banyak masyarakat yang melakukan serangkaian kegiatan guna menghadapinya seperti berusaha dan mencari pekerjaan yang ada, tak sedikit masyarakat yang melakukan pekerjaan di dunia transportasi, khususnya transportasi jasa.

Kebutuhan akan alat transportasi sangat di rasakan dalam menunjang kegiatan sehari-hari seseorang setiap harinya, terutama di zaman modern seperti saat ini. ada berbagai jenis alat transportasi yang dapat di jumpai di zaman sekarang, baik itu

mobil, motor, pesawat, kereta api, becak bermotor, dan lainnya. pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang sebagai akibat meningkatnya pertumbuhan penduduk dan pengembangan pemukiman di kota, transportasi sekarang sudah menjadi kebutuhan primer dan keberadaan pekerjaan dalam dunia transportasi juga sudah menjadi pilihan alternatif bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Salah satu alat transportasi darat adalah becak, becak bermotor salah satu alat transportasi darat yang tumbuh dan berkembang cukup pesat dan telah menjadi salah satu primadona angkutan alternatif. becak motor mempunyai kemampuan menjangkau seluruh wilayah kota. Penarik becak adalah seseorang yang bekerja di sektor informal. di kota medan sendiri becak merupakan alat transportasi yang cukup populer. becak dapat di temukan di setiap sudut kota medan, baik itu becak dayung yang di gerakkan melalui sepeda yang di dayung oleh tenaga manusia maupun becak mesin yang di gunakan melalui tenaga mesin dengan menggunakan bensin sebagai bahan bakarnya. Populasi becak mesin sekarang lebih banyak di temukan di kota medan daripada becak dayung.

Di kota medan, kehidupan tukang becak masi menyimpan berbagai masalah, seperti masalah ekonomi yang tampak jelas dengan masih banyak nya yang hidup di bawah garis kemiskinan, di mana dengan penghasilan yang tidak seberapa mereka harus mencukupi kebutuhan hidup keluarganya. misalnya untuk makan sehari-hari, membiayai uang sekolah anak-anak mereka, membayar uang sewa rumah sertan kebutuhan yang lain-lain dan tak terduga, mereka juga harus membayar uang sewa becak yang di gunakan apabila mereka tidak memiliki becak sendiri, jika ada becak nya yang rusak maka ia juga memperbaiki becaknya yang harus di tanggung olehnya, selain itu mereka harus membayar cicilan tiap bulannya jika motor yang mereka gunakan tersebut belum lunas.

Meningkatnya harga kebutuhan pokok menjadi persoalan tersendiri bagi para tukang becak, motivasi utama para penarik becak adalah untuk mencukupi kebutuhan hidup. Selain itu mereka tidak mau apabila menganggur di karenakan gagalnya mendapatkan pekerjaan di sektor formal dan sulitnya mencari lapangan pekerjaan, daripada menganggur tidak mendapatkan penghasilan lebih baik bekerja menjadi



tukang becak tetapi berpenghasilan sedikit daripada tidak berpenghasilan sama sekali.<sup>1</sup>

Keberadaan becak dari hari ke hari semakin tergilas dengan perkembangan teknologi, hadirnya transportasi berbasis online menjadi permasalahan bagi penarik becak terutama penarik becak yang ada di pangkalan stasiun kereta api kota medan, permasalahan yang timbul lebih kepada kecemburuan dari tukang becak terhadap jasa transportasi *online*, karena semakin banyaknya transportasi online yang menjamur di kota medan. dari situ semua pendapatan penarik becak menjadi berkurang karena pengguna jasa becak atau penumpang mulai beralih ke transportasi online seperti Grab atau Gojek karena ongkos yang lebih murah serta lebih efisien dalam waktu membuat banyak orang-orang yang dulunya naik becak lebih beralih ke jasa transportasi *online*.

Medan salah satu kota yang sering terjadi bentrok antara kelompok transportasi *online* dengan transportasi konvensional terutama di stasiun kereta api kota medan sekarang adanya pembatasan antara pangkalan becak bermotor dengan transportasi online di stasiun kereta api kota medan. becak memang sangat penting bagi para pendatang yang berasal dari luar kota medan, di kawasan stasiun juga tidak mengalami kesulitan jika ingin menggunakan jasa penarik becak yang dikarenakan si penarik becak tersebut sudah mangkal di sekitaran stasiun kereta api selain itu tidak adanya tarif tetap dalam jasa angkutan ini penumpang di berikan kesempatan untuk melakukan tawar-menawar mengenai ongkos untuk memperoleh kesepakatan harga sehingga tidak ada yang merasa di rugikan.

Namun sekarang kehadiran transportasi *online* membuat eksistensi becak bermotor di pangkalan stasiun kereta api kota medan menjadi melemah yang mengakibatkan menurunnya standart hidup penarik becak di pangkalan kereta api kota medan dan keberadaannya semakin terlupakan yang dulunya pendatang yang tiba di stasiun memburu becak sebagai alat transportasi untuk mencapai tujuan tetapi sekarang para penarik becaklah yang memburu para penumpang agar menaiki jasa transportasinya. Hal ini membuat para penarik becak untuk mencari cara agar mereka tetap mempertahankan eksistensinya dan tetap bertahan di era teknologi seperti sekarang ini. Melihat masalah yang tengah terjadi di masyarakat tersebut antara

---

<sup>1</sup> Baihaqi Hendri Mangatta, “Strategi Adaptasi Tukang Becak Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi” ,Jurnal Holistic, Vol. 9 No. 18, Desember 2016, Hlm. 3

transportasi *online* dan transportasi konvensional khususnya becak, penulis tertarik untuk melakukan penelitian. penelitian ini penting untuk diteliti karena untuk mengetahui bagaimana para penarik becak tetap dapat bertahan dan eksis di era teknologi saat ini.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di uraikan di atas maka penulis merasa tertarik untuk meneliti bagaimana cara penarik becak untuk dapat mempertahankan eksistensinya sebagai penarik becak di era teknologi seperti sekarang ini yang dimana teknologi semakin canggih. Maka penulis menyusun penelitian ini dengan judul “ **Strategi Betor (Becak Bermotor) Dalam Menghadapi Transportasi *Online* (Studi Kasus: Pangkalan Becak Di Stasiun Kereta Api Kota Medan)**”.

### **B. Identifikasi Masalah**

1. Persaingan yang sedang dihadapi becak bermotor dengan transportasi *online* dalam mendapatkan customer atau pelanggan.
2. Menyelesaikan permasalahan yang sedang dihadapi Antara becak bermotor dengan transportasi *online*.
3. Strategi becak bermotor dalam menghadapi transportasi online.

### **C. Rumusan masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di uraikan, penulis merumuskan masalah penelitian sebagai berikut :

1. Apa dampak ekonomi ditengah adanya transportasi *online* terhadap becak bermotor di pangkalan becak stasiun kereta api kota medan ?
2. Bagaimana kondisi pendapatan tukang becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di stasiun kereta api kota medan ?
3. Bagaimana strategi penarik becak bermotor terhadap hadirnya transportasi *online* di pangkalan becak stasiun kereta api kota medan ?

### **D. Pembatasan Masalah**

Berdasarkan uraian dari Identifikasi masalah diatas, agar penelitian ini lebih terarah dan tidak meluas, maka ruang lingkup masalah penelitian ini lebih mengarah pada

tindakan becak bermotor dalam membuat strategi untuk menghadapi transportasi *online* agar mendapatkan *customer* atau pelanggan.

#### **E. Tujuan penelitian**

Setelah menemukan rumusan masalah yang akan di teliti dalam sebuah penelitian, selanjutnya adalah menetapkan tujuan penelitian. Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui :

1. Apa dampak ekonomi ditengah adanya transportasi *online* terhadap becak bermotor di pangkalan becak stasiun kereta api kota medan
2. Bagaimana kondisi pendapatan tukang becak sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di stasiun kereta api kota medan
3. Bagaimana strategi penarik becak bermotor terhadap hadirnya transportasi *online* di pangkalan becak stasiun kereta api kota medan

#### **F. Manfaat penelitian :**

Hasil penelitian ini di harapkan dapat berguna bagi berbagai pihak di antaranya :

1. Bagi penulis  
Dengan penelitian ini di harapkan penulis mampu memperluas wawasan dan pengetahuan tentang kehidupan penarik becak.bermotor.
2. Bagi Akademisi  
Menjadi sumber pembelajaran dan kajian lebih lanjut bagi penelitian berikutnya yang berkenaan dengan strategi becak bermotor dalam menghadapi transportasi *online* .
3. Bagi pemerintah  
Di harapkan dengan hasil penelitian pemerintah mampu mengatasi permasalahan Antara becak dengan transportasi *online* agar becak tetap dapat mempertahankan eksistensi nya.
4. Bagi Mahasiswa  
Sebagai wacana dan pengetahuan tentang strategi becak bermotor dalam menghadapi transportasi *online*. Serta menjadi bahan referensi untuk kajian yang lebih lanjut tentang hal-hal yang terkait dengan penelitian ini.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORITIS**

#### **A. Strategi**

##### **1. Pengertian strategi**

Strategi menurut bahasa adalah rencana yang cermat mengenai kegiatan untuk mencapai sarana khusus, Jadi strategi merupakan serangkaian keputusan dan tindakan untuk mencapai tujuan tertentu. Strategi juga di sebut dengan pola pengerahan dan pengarahan seluruh sumber daya perusahaan untuk mewujudkan visi melalui misi perusahaan. Strategi membentuk pola pengambilan keputusan dalam mewujudkan visi perusahaan. Dengan pola tertentu, perusahaan mengerahkan dan mengarahkan seluruh sumber daya dalam mewujudkan visi perusahaan sebagai contoh, perusahaan yang memilih differentiation strategy akan memilih pola pengerahan dan pengarahan seluruh sumber daya yang ada untuk menjadikan perusahaan berbeda karena keunggulannya di dalam persaingan.

Strategi dirumuskan untuk menggalang berbagai sumber daya perusahaan dan mengarahkannya ke pencapaian visi perusahaan. Dengan strategi yang tepat, seluruh sumber daya perusahaan dikerahkan menjadi kekuatan yang luar biasa besarnya untuk diarahkan ke pencapaian visi perusahaan, sehingga akan menjadikan pencapaian visi perusahaan. Dalam lingkungan bisnis yang kompetitif, strategi memainkan peran penting dan menentukan dalam mempertahankan kelangsungan hidup dan pertumbuhan perusahaan.

Oleh karena itu manajemen strategi merupakan proses yang berkelanjutan, strategi yang telah dipilih harus diimplementasikan, sering kali diperlukan modifikasi atas strategi tersebut. Disesuaikan dengan perubahan lingkungan dan atau kondisi perusahaan. Lingkungan bisnis yang kompetitif dan turbulen menuntut perusahaan untuk melakukan pemantauan secara berkelanjutan terhadap ketepatan strategi yang dipilih untuk mewujudkan visi perusahaan.

Sejarah awalnya, di kutip dalam buku milik setiawan hari purnomo bahwa strategi di artikan sebagai generalship. Jika di artikan dalam Bahasa Indonesia generalship berarti keahlian militer atau kepemimpinan. Disini di pahami sebagai segala upaya yang di

lakukan oleh para pemimpin, pejuang atau leader dalam pasukan dengan membuat rencana untuk menghadapi musuh dalam peperangan . strategi menurut beberapa ahli sebagai berikut :

Ali murtopo mengemukakan definisi strategi secara etimologi, strategi sebenarnya berasal dari kata majemuk Bahasa Yunani, yaitu *stratos* dan *agein*. *Stratos* artinya pasukan dan kata *agein* berarti memimpin. Jadi strategi berarti memimpin pasukan.

Menurut Onong Uchjana Effendi yang menganggap strategi pada hakikatnya adalah “perencanaan (*planning*) dan manajemen untuk mencapai suatu tujuan tersebut”. Dari pendapat tersebut penulis memahami bahwa dalam strategi terdapat suatu rencana agar tujuan yang diinginkan dapat terwujud.<sup>1</sup>

Stephani K. Marrus strategi didefinisikan sebagai proses penetapan terhadap kiat dari pihak petinggi perusahaan yang disertai dengan merancang cara untuk misi jangka panjang perusahaan agar misi tersebut dapat diraih. Jadi dari definisi tersebut dapat dimengerti bahwa strategi merupakan misi perusahaan.

Menurut Ahimsa Putra strategi merupakan pola-pola yang dibentuk oleh berbagai usaha yang direncanakan manusia untuk memecahkan masalah-masalah yang dihadapi. Strategi tersebut muncul dari hasil interpretasi manusia dengan menggunakan kerangka pemikiran tertentu atas lingkungan atau situasi yang dihadapi.

Prof H Bintaro Tjokroamodjojo menyatakan strategi adalah keseluruhan langkah (kebijakan) dengan perhitungan yang pasti guna mencapai tujuan atau untuk mengatasi suatu persoalan.<sup>2</sup> Berdasarkan pengertian tersebut maka strategi yaitu langkah alternatif untuk mengatasi suatu persoalan guna mencapai tujuan tertentu. Pada dasarnya manusia ketika dalam keadaan terdesak maka akan mengarahkan segala kemampuan yang dimiliki guna menetralkan tekanan yang dialami.

Definisi lain dikemukakan oleh Anwar Arifin, strategi dinyatakan sebagai “keseluruhan keputusan kondisional tentang tindakan yang akan dijalankan guna mencapai tujuan”. Definisi tersebut dapat dipahami bahwa strategi yang akan di

---

<sup>1</sup> Martianus Tarigan, Skripsi: “Strategi Bertahan Hidup Penarik Becak Terhadap Kehadiran Gojek Di Kampung Usu Padang Bulan Medan” (Medan: Universitas Sumatera Utara, 2018), Hal. 27

<sup>2</sup> Bintoro Tjokromidjojo, *Teori Dan Strategi Pembangunan Nasional*, (Jakarta : Gunung Agung, 1986) Hlm. 13

jalankan harus di rumuskan tujuannya dengan jelas terutama langkah-langkah yang akan di ambil untuk mencapai tujuan.

Dari penjelasan di atas, maka penulis dapat menyimpulkan, bahwa strategi merupakan rencana dalam mencapai sesuatu. Yang di dalam nya menggambarkan misi tujuan dan sasaran yang hendak di capai .

## 2. Karakteristik Keputusan Strategi

Perumusan strategi dan penerjemahan strategi ke dalam langkah-langkah operasional dipenuhi dengan rangkaian pengambilan keputusan strategi. Suatu keputusan dikatakan sebagai keputusan strategi (*strategic decision*) jika memenuhi syarat berikut ini:

- a) Keputusan strategi sangat berkaitan dengan hal-hal yang umumnya bersifat mendasar seperti misi (bisnis pilihan), visi (arah yang dituju di masa depan), keyakinan dasar, nilai dasar, dan strategi pilihan mewujudkan visi sebuah perusahaan.
- b) Keputusan tersebut melibatkan beberapa bagian perusahaan atau keseluruhan komponen perusahaan. Oleh karena itu, biasanya hanya manajemen puncaklah yang memiliki perpektif luas dan wewenang yang diperlukan untuk melakukan pengambilan keputusan strategi.
- c) Keputusan tersebut menghasilkan pemerataan pengalokasian sumber daya yang besar.<sup>3</sup>

## 3. Jenis strategi

### a) Strategi adaptif

Penyesuaian diri manusia secara umum di sebut adaptasi. Kemampuan adaptasi tersebut mempunyai nilai dalam kelangsungan hidup. Semakin besar kemampuan adaptasi manusia, maka ia akan dapat menempati habitat yang beraneka ragam. Adaptasi sangat dibutuhkan dalam melihat hubungan Antara manusia dengan lingkungan. Konsep adaptasi sebagai suatu proses yang menempati manusia sebagai pelaku yang berupaya mencapai tujuan dan kebutuhan dalam menghadapi lingkungan dan kondisi social yang berubah-ubah agar tetap dapat bertahan (*survive*). Sedangkan dalam proses adaptasi untuk mencapai tujuan dan kebutuhan secara individu atau kelompok, ia dapat menguasai

---

<sup>3</sup> Mulyadi, *System Terpadu Pengelolaan Kinerja Personel Berbasis Balanced Scorecard*, (Yogyakarta : Upp Stim Ykpn, 2018) Hlm.141-142

atau memanfaatkan sumber-sumber social, material, teknologi serta pengetahuan-pengetahuan yang dimilikinya, baik mengadakan hubungan-hubungan sosial dengan pihak-pihak yang berada didalam ataupun diluar komunitasnya.<sup>4</sup>

Hardesty mengemukakan bahwa adaptasi merupakan konsep sentral dalam study ecology evolusioner karena itu merupakan suatu proses melalui hubungan-hubungan yang menguntungkan Antara organisme dengan lingkungan yang dibangunnya. Tujuan adaptasi yaitu untuk dapat menyesuaikan diri secara sintesis dan memberikan sumbangan terhadap generasi-generasi berikutnya. Para ahli ekologi budaya, moran mendefenisikan bahwa adaptasi adalah suatu strategi penyesuaian diri yang digunakan manusia selama hidupnya untuk merespon terhadap perubahan-perubahan lingkungan dan sosial. Kajian adaptasi manusia terhadap lingkungan. Ekosistem merupakan keseluruhan situasi, dimana adaptasi berlangsung atau terjadi. Karena populasi manusia tersebar diberbagai belahan bumi, konteks adaptasi sangat berbeda-beda. Suatu populasi disuatu ekosistem tertentu menyesuaikan diri terhadap suatu lingkungan yang baru, suatu proses perubahan akan dimulai dan dapat saja membutuhkan waktu yang lama untuk dapat menyesuaikan diri. Bahkan saling menekankan bahwa proses adaptasi sangat dinamis. Karena lingkungan dan populasi manusia terus dan selalu berubah.<sup>5</sup>

Mereka yang dapat menyelaraskan diri pada kemajuan akan dapat mengatasi perjuangan hidup, sedangkan yang tidak dapat akan binasa. Dengan demikian akan terdapat masyarakat yang terbaik dimana anggota-anggotanya terpilih karena ujian hidup itu. “*struggle for life*” (perjuangan hidup) dan “*survival of the fittest*” (hidupnya golongan yang kuat) artinya tenaga evolusi dalam masyarakat. Disini akan terlihat bahwa kehidupan dalam masyarakat selalu mendorong anggotanya kepada dikap untuk menyesuaikan diri kepada panggilan hidup yang berdasar kemajuan hidup masyarakat itu. Dapat dibac juga bahwa pertama yang penting untuk mempertahankan kehidupan yang teratur untuk dapat menyesuaikan diri dengan sikap liberal, artinya yang bebas tanpa paksaan.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Ariyanto Pudja, *Adaptasi Masyarakat Di Tempat Yang Baru*, (Jakarta : Depdikbud, 1989) Hlm. 24

<sup>5</sup> Su Rito Hardoyo, Dkk, *Strategi Adaptasi Masyarakat Dalam Menghadapi Bencana*, (Yogyakarta : Pohon Cahaya, 2011) Hlm. 7

<sup>6</sup> Hasan Shadily, *Sosiologi Untuk Masyarakat Indonesia*, (Jakarta : Rineka Cipta, 1993) Hlm. 129

Adaptasi sosial merupakan proses perubahan-perubahan serta akibatnya pada seorang individu dalam suatu kelompok sosial atas organisasi sosial yang menyebabkan hal ini dapat hidup dan berfungsi lebih baik dalam lingkungannya.

#### b). Strategi survival

Menurut White yang dikutip oleh Gatot Sugeng Purwono dalam tesisnya ada tiga jenis strategi berdasarkan status sosial ekonomi rumah tangga yaitu :

- a. Strategi survival yaitu strategi dalam memenuhi kebutuhan hidup pada tingkat minimum.
- b. Strategi akomodasi yaitu strategi dengan memanfaatkan jaringan sosial yang dimiliki.
- c. Strategi akumulasi yaitu strategi akumulasi yang berupa peralihan profesi dan mengkombinasikan pekerjaan ke sektor lain.

#### 4. Fungsi strategi

Menurut Eris Juliansyah dalam Carl von Clausewitz (Carl Philipp Gottfried 1780-1831) strategi terbagi atas 5 fungsi yaitu strategi sebagai rencana, strategi sebagai pola, strategi sebagai posisi (positions), strategi sebagai taktik (ploy) dan terakhir strategi sebagai perspektif..

- a) Strategi sebagai rencana yaitu sebuah program atau langkah terencana (*a directed course of action*) untuk mencapai serangkaian tujuan atau cita-cita yang telah ditentukan, sama halnya dengan konsep strategi perencanaan.
- b) Strategi sebagai pola (*pattern*) yaitu sebuah pola perilaku masa lalu yang konsisten, dengan menggunakan strategi yang merupakan kesadaran daripada menggunakan yang terencana ataupun di niatkan. Hal yang merupakan pola berbeda dengan berniat atau bermaksud maka strategi sebagai pola lebih mengacu pada sesuatu yang muncul begitu saja (*emergent*).
- c) Strategi sebagai posisi yaitu menentukan merek, produk ataupun perusahaan dalam pasar, berdasarkan kerangka konseptual para konsumen ataupun para penentu kebijakan, sebuah strategi utamanya ditentukan oleh faktor-faktor eksternal.
- d) Strategi sebagai taktik yaitu, merupakan sebuah manuver spesifik untuk mengelabui atau mengecoh lawan (*competitor*).



- e) Strategi sebagai perpektif yaitu mengeksekusi strategi berdasarkan teori yang ada ataupun menggunakan insting alami dari isis kepala atau cara berpikor ataupun ideologis.

## **B. Strategi Dalam Tinjauan Islam**

Salah satu tujuan sistem ekonomi islam adalah menegakkan keadilan sosial-ekonomi di antara seluruh anggota masyarakat.<sup>7</sup> di dalam ekonomi Islam dibolehkan menggunakan berbagai strategi untuk memasarkan atau menjual suatu produk, sepanjang strategi tersebut tidak menghalalkan segala cara, tidak melakukan cara-cara batil, tidak melakukan penipuan dan kebohongan dan menzalimi pihak lain. Maka, tipu daya dalam strategi pemasaran itu dilarang dalam Islam karena tipu daya mengandung penipuan, kecurangan dan kezaliman. Sementara ketiga hal ini dilarang oleh Allah SWT, karena itu dalam strategi pemasaran haruslah senantiasa terbebas dari tipu daya. Proses menyusun strategi pada masa Rasulullah juga sering kali digunakan untuk berdakwah dan memperluas kekuasaan atau bahkan berperang. Salah satu konsep strategi perang yang diketahui adalah kisah Khalid bin Walid Radhiyallahu ‘anhu yang pada saat itu sangat sadar, tidaklah mungkin menandingi pasukan sebesar pasukan Romawi tanpa siasat yang jitu. Ia lalu mengatur strategi, ditebarkan rasa takut ke diri musuh dengan selalu mengganti formasi pasukan setiap hari. Pasukan di barisan depan ditukar dibelakang, dan yang dibelakang berada didepan. Pasukan sayap kanan berganti posisi ke kiri begitupun sebaliknya.

Tujuannya adalah agar pasukan romawi mengira pasukan muslimin mendapat bantuan tambahan pasukan baru. Selain itu, khalid bin Walid mengulur-ulur waktu peperangan sampai sore hari karena menurut aturan peperangan pada waktu itu, peperangan tidak boleh dilakukan pada malam hari. Khalid memerintahkan beberapa kelompok prajurit kaum muslimin pada pagi harinya agar berjalan dari arah kejauhan menuju medan perang dengan menarik pelepah-pelepah pohon sehingga dari kejauhan terlihat seperti pasukan bantuan yang datang dengan membuat debu-debu berterbangan. Pasukan musuh yang menyaksikan peristiwa tersebut mengira bahwa pasukan muslim benar-benar mendapatkan bala bantuan. Mereka berpikir, bahwa kemarin dengan 3000 orang pasukan saja merasa kewalahan, apalagi jika datang pasukan bantuan. Karena itu, pasukan musuh merasa takut dan akhirnya mengundurkan diri dari medan pertempuran.

---

<sup>7</sup> Muhammad Arif, Filsafat Ekonomi Islam, (Medan: FEBI UIN-SU Press, 2018), hlm 42

Pasukan Islam lalu kembali ke Madinah, mereka tidak mengejar pasukan Romawi yang lari, karena dengan mundurnya pasukan Romawi berarti Islam sudah menang. Dari kisah tersebut dapat disimpulkan bahwa secara tidak langsung Islam telah mengajarkan umatnya untuk merangkai dan menjalankan sebuah strategi agar tujuan dapat tercapai. Dalam menyusun strategi jika dilihat dari perspektif Islam menekankan pada wilayah halal dan haram. Hal tersebut dapat dilihat pada prinsip-prinsip Islam mengenai halal dan haram, prinsip-prinsip tersebut diantaranya yaitu:

1. Segala sesuatu yang baik pada dasarnya boleh.
2. Untuk mebuat absah dan untuk melarang adalah hak Allah semata.
3. Melarang yang halal dan membolehkan yang haram sama dengan sirik
4. Larangan atas segala sesuatu didasarkan atas sifat najis dan melukai.
5. Apa yang halal adalah yang diperbolehkan, dan sebaliknya
6. Apa yang mendorong pada yang haram adalah juga haram.
7. Menganggap yang haram sebagai halal adalah dilarang.
8. Niat yang baik tidak membuat yang haram bisa diterima.
9. Hal-hal yang meragukan sebaiknya dihindari
10. Yang haram terlarang bagi siapapun
11. Keharusan menentukan adanya pengecualian.<sup>8</sup>

Dalam Islam juga disampaikan, khususnya untuk orang-orang yang ingin berusaha. Ayat tersebut terdapat disurah Ar-Rad, ayat 11 yang berbunyi :

إِنَّ اللَّهَ لَا يُغَيِّرُ مَا بِقَوْمٍ حَتَّىٰ يُغَيِّرُوا مَا بِأَنفُسِهِمْ ۗ وَإِذَا أَرَادَ اللَّهُ بِقَوْمٍ سُوءًا فَلَا مَرَدَّ لَهُ ۗ وَ مَا لَهُمْ مِنْ دُونِهِ مِنْ ءَالٍ ۚ

Artinya : *Sesungguhnya Allah tidak mengubah keadaan sesuatu kaum sehingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri. Dan apabila Allah menghendaki keburukan terhadap sesuatu kaum, maka tak ada yang dapat menolaknya; dan sekali-kali tak ada pelindung bagi mereka selain Dia.*” (Surah Ar-Rad, ayat 11).

---

<sup>8</sup> Muhammad, *Etika Bisnis Islam*, Akademi Manajemen Perusahaan YKPN, Yogyakarta, hlm. 27

Maka berdasarkan pernyataan ayat tersebut, walaupun tukang becak mengalami banyak problematika dalam mencari penghasilan, tukang becak tetap harus berusaha agar menghasilkan hasil yang terbaik. Islam juga mengajarkan kepada kaum muslimin atas usaha yang dibangun akan memberikan efek positif terhadap masa depan dalam melakukan usaha agar menghasilkan sesuatu yang menjadi bermanfaat.

### C. Becak

#### 1. Sejarah becak Secara Umum

Becak berasal dari Bahasa hokkein, yakni be chia maksudnya kereta berkuda. Sedangkan dalam kamus bebas Bahasa Indonesia (KBBI) becak sebagai alat transportasi pada umumnya, seperti sepeda dengan tiga roda dimana satu roda di belakang dan sisanya di depan. Perkembangan transportasi dalam sejarah bergerak dengan sangat perlahan, berevolusi dengan terjadinya perubahan sedikit demi sedikit. Transportasi diawali dengan penemuan roda pada sekitar 3.500 tahun sebelum masehi yang di gunakan untuk mempermudah memindahkan suatu barang . keberadaan transportasi tidak lain adalah sebagai penunjang aktifitas manusia sehari-hari, dan merupakan sarana mobilitas manusia di darat, laut, dan udara. Dan pada tahun 1790 sepeda pertama sekali di gunakan dan sepeda motor pada tahun 1893 baru muncul dan di gunakan. Perkembangan transportasi berjalan sangat cepat demikian juga penggunaan transportasi berjalan dengan sangat cepat.

Becak termasuk alat transportasi darat, sejarah tak pernah bisa membunuh becak. Dari zaman belanda hingga pemerintah orde baru, upaya menghapus becak tak pernah berhasil. becak adalah bentuk kesetiaan seorang suami kepada istrinya, mirip sejarah di balik penemuan kendaraan sederhana ini. Suatu hari, pada 1865, saat berjalan-jalan menikmati pemandangan kota yokohama, jepang, jonathan goble, seorang misionaris amerika, berpikir membuat kendaraan untuk istrinya yang lumpuh, eliza weeks. Dia pun mulai menggambar kereta kecil tanpa atap di atas secarik kertas. Rancangan tersebut ia kirimkan kepada sahabatnya, frank pollay. Pollay membuatnya sesuai rancangan goble lalu membawanya ke seorang pandai besi bernama Obadiah wheeler lalu membawanya ke seorang pandai besi bernama Obadiah wheelr. Jadilah becak.

Di Negara jepang becak di kenal dengan nama *jinrikisha* (kendaraan yang di Tarik tenaga manusia) keberadaan *jinrikisha* menraik perhatian para bangsawan. *Jinrikisha* kemudian identik dengan kendraan para bangsawan. Sejak 1870. Populkaritas becak menyebrang ke kota-kota di daratan china, melintasi asia tenggara (india), menyapu

seluruh asia tenggara, bahkan hingga afrika selatan. Para imigran china membawa alat transportasi ini ke Negara-negara tujuan seperti india dan singapura. Dalam perkembangannya becak tak lagi di operasikan dengan cara di Tarik melainkan di kayu (cycle-rickshaw).

Sama seperti awal mula becak, tak jelas juga kapan becak di kenal di Indonesia. Lea jellanic dalam seperti roda berputar, menulis becak di dtangkan ke Batavia dari singapura dan hongkong pada 1930-an. Jawa Shimbun terbitan 20 januari 1943 becak di perkenalkan dari mkassar ke Batavia akhir 1930-an. Ini di perkuat dengan catatan perjalanan seorang wartawan jepang ke berbagai daerah di Indonesia, termasuk Makassar. Dalam catatan berjudul “pen to kamera” terbitan 1937 itu di sebutkan, becak di temukan orang jepang yang tinggal di Makassar, bernama Seiko-san yang memiliki toko sepeda, karena penjualan tidak berjalan sesuai yang diharapkan maka pemiliknya memikirkan agar tumpukan sepeda yang tak terjual bisa di kurangi. Dia membuat kendaraan roda tiga, dan terciptalah becak.<sup>9</sup>

Menurut majalah star weekly tahun 1960, bentuk becak di Indonesia berasal dari tiongkok. Kata becak (betjak) juga berasal dari tiongkok, bee (kuda) dan tja (gerobak) atau berarti kuda gerobak. Masuk ke Indonesia kali pertama awal abad ke 20 untuk keperluan pedagang tionghoa mengangkut barang. Pada 1937, demikian tertulis dalam star weekly, becak di kenal dengan nama “roda tiga” sebutan batjak/betja/beetja baru di gunakan pada 1940 ketika becak mulai di gunakan sebagai kendraan umum. Jumlah becak justru meningkat pesat ketika jepang dating ke Indonesia pada 1942. kontrol jepang yang sangat ketat terhadap penggunaan bensin serta larangan kepemilikan kendraan bermotor pribadi menjadikan becak sebagai satu-satunya alternative terbaik moda transfortasi di kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya.

Pasca perang, ketika jalur dan moda transportasi kian berkembang, becak tetap bertahan. Bahkan ia menjadi transportasi yang menyebar di seluruh Indonesia. Pada pertengahan hingga akhir 1950-an ada sekira 25.000 hingga 30.000 becak di Jakarta. Jumlah becak membengkak hingga lima kali lipat pada tahun 1970-an. Becak tak benar-benar tergusur maupun tergerus arus modernisasi.<sup>10</sup> Ia justru mengalami evolusi, selain

---

<sup>9</sup>[https://id.m.wikibooks.org/wiki/profil\\_becak\\_diindonesia/sejarah\\_perkembangan\\_becak\\_di\\_indonesia](https://id.m.wikibooks.org/wiki/profil_becak_diindonesia/sejarah_perkembangan_becak_di_indonesia), di akses, 27 februari 2020, pikul 12:50

<sup>10</sup> [https://Id.M.Wikipedia.Org/Wiki/Becak\\_Mesin](https://Id.M.Wikipedia.Org/Wiki/Becak_Mesin), Di Akses, 28 Februari 2020, Pukul 02:46

variannya yang unik di tiap daerah. Di Indonesia ada dua jenis becak yang lazim di gunakan:

- a) Becak dayung yaitu becak yang mengendarainya menggunakan sepeda, di mana si pengendara harus menggunakan kakinya untuk mengayuh becak. Becak seperti ini biasanya bisa kita jumpai di daerah jawa
- b) Becak bermotor/becak mesin yaitu becak yang menggunakan motor sebagai penggerak. Becak ini bisa kita jumpai di sumatera

## 2. Sejarah Becak Di Kota Medan

Becak di kota medan memang memiliki ciri khas tersendiri jika disbanding dengan becak motor di kota-kota lain. Selain tampilannya, hal lain yang membuatnya berbeda adalah adanya peraturan pemerintah kota medan yang mengatur tentang jenis motor yang boleh digunakan sebagai penggerak becak. Menurut sejarah, becak motor di medan sudah ada sejak tahun 1960-an. Pertama kali kendaraan ini ada, bentuknya tidak seperti motor yang ada sekarang ini, pada jaman dahulu becak medan menggunakan mesin dari jerman dengan merek Rex. Mesin sederhana dengan silinder kecil ini mulanya dipasang pada becak dayung.

Kemudian tenaga penggerak becak beralih ke sepeda kumbang gobel. Mesin yang dipasang pada sepeda tersebut akan menyala ketika sepeda di kayuh. Seiring dengan berjalannya waktu dan perkembangan teknologi, becak motor benar-benar menggunakan mesin motor sebagai tenaga penggerak. Motor pertama yang digunakan pada becak motor di medan adalah motor klasik sejenis BSA Norton yang bermesin 350cc-500cc, Drampt Kraft Wegen (DKW), Birmingham Small Arm (BSA) buatan inggris, Triumph, BMW, dan Harley Davidson. Motor-motor klasik tersebut merupakan motor yang tahun pembuatannya di mulai tahun 1941, 1948, 1952, dan 1956. Beberapa diantaranya bahkan pernah digunakan sebagai kendaraan perang.<sup>11</sup>

Becak bukan hanya transportasi melainkan sebagai saksi perkembangan kebudayaan di Indonesia. Adapun perkumpulan becak yang di sebut dengan organisasi becak. Alasan utama mengapa organisasi itu dibentuk adalah untuk mencapai suatu tujuan bersama, tujuan yang sulit dicapai sekalipun bila dilakukan secara bersama-sama akan mempermudah pencapaiannya.

---

<sup>11</sup> [Http://lcdibrand.blogspot.com/Sejarah-Becak-Mesin-Di-Sumatera-Utara](http://lcdibrand.blogspot.com/Sejarah-Becak-Mesin-Di-Sumatera-Utara), Di Akses 2 Maret 2020. Pukul 10:17

### 3. Becak dan Pengoperasiannya

Becak (dari bahasa *Hokkien* : *be chia* “kereta kuda”) adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal becak adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi. Becak bermotor atau becak mesin adalah becak yang menggunakan sepeda motor sebagai penggerak. Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, setiap becak bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a) Membawa surat-surat kendaraan antara lain Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Surat Ijin Mengemudi C (SIM C), Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) ketika ada operasi yang di selenggarakan oleh Polisi Lalu Lintas setempat.
- b) Becak bermotor mengangkut penumpang maksimal 2 orang dewasa supaya keseimbangan dari becak bermotor tetap terjaga demi keselamatan pengemudi, penumpang becak bermotor serta pengguna jalan yang lain.
- c) Plat Nomor Tanda Nomor Kendaraan ditempatkan didepan kendaraan utama dan di belakang bak samping jika rumah-rumah berada disamping kanan atau kiri kendaraan utama, jika rumah-rumah berada didepan kendaraan utama maka plat depan ditempatkan pada bumper depan lalu plat belakang berada pada bagian belakang motor atau kendaraan utama, jika rumah-rumah berada dibelakang kendaraan utama maka plat di depan berada bagian depan motor atau kendaraan utama lalu plat belakang diberada di belakang rumah-rumah,
- d) Kecepatan maksimum becak bermotor maksimal 30 km/jam.
- e) Pengemudi wajib menggunakan helm Standart Nasional Indonesia (SNI).

### 4. Karakter Dan Wilayah Operasi Becak

Becak merupakan alat untuk mengangkut orang atau barang dalam jumlah kecil, menggunakan dasar sepeda yang dimodifikasi menjadi kendaraan beroda tiga yang dilengkapi dengan kabin penumpang. Becak kemudian dimodifikasi yang diperlengkapi dengan motor penggerak, menjadi becak bermotor. Penarik becak ialah orang yang berprofesi sebagai pengemudi becak merupakan bekerja di sektor informal.

Faktor utama masalah penarik becak adalah masalah ekonomi yaitu masalah pendapatan yang berada dibawah garis kemiskinan. Sifat becak atau aktivitas

berkaitan dengan becak yang banyak dikenal secara umum antara lain, becak termasuk kategori kendaraan non-bising, non- polusi, ramah lingkungan, relatif ringan, kecepatan rendah, sebagai angkutan orang maupun barang, harga relatif murah dan sederhana.

Berbagai kelakuan negatif dari pelaku becak yang sering menyebabkan kemacetan karena sering melanggar lampu merah, menyeberangi arus lalu lintas tanpa peduli terhadap orang lain, sering berlawanan arah, sering mangkal dengan nyaman di area yang sarat lalu lintas. Wilayah operasi becak biasanya pada daerah atau tempat-tempat yang dianggap dapat menarik keuntungan yaitu perumahan, pasar, sekolah, kampus, rumah sakit, daerah wisata.

Daerah kegiatan proyeksi becak mempunyai arti penting untuk membentuk suatu perkumpulan dan kekuatan bila terjadi suatu masalah. Suatu perkumpulan dan kekuatan tersebut diharapkan dapat mengatasi suatu masalah. Perda di kota Medan No 22 tahun 2009 ini tentang kendaraan umum pada pasal 22 ayat kedua menyebutkan bahwa pengemudi becak yang mengoperasikan becak dilarang membawa atau menarik penumpang melewati jalan-jalan yang dinyatakan terlarang bagi becak (bebas becak), memarkirkan becak dipersimpangan jalan, melawan arah lalu lintas, meminjamkan becak yang tidak memiliki SIM becak, melanggar peraturan rambu lalu lintas.

#### 5. Persaingan Becak Dengan Transportasi Lain

Persaingan merupakan proses sosial dimana orang perorangan atau kelompok manusia yang berusaha mengalahkan pihak lain tanpa menggunakan ancaman kekerasan. Tujuannya mencapai sesuatu yang lebih daripada yang lainnya, baik itu dalam bentuk harta benda maupun dalam bentuk popularitas. Persaingan yang wajar dengan mematuhi aturan main tertentu disebut persaingan sehat dan memberi dampak positif bagi pihak-pihak yang bersaing, yaitu adanya motivasi untuk lebih baik. Namun jika persaingan sudah tidak sehat, maka persaingan akan memberi dampak buruk bagi kedua belah pihak. Faktor yang menyebabkan tumbuhnya persaingan, yaitu:

- a. Anggapan atau perasaan bahwa seseorang akan lebih beruntung jika dia tidak bekerja sama dengan oranglain;
- b. Anggapan atau perasaan bahwa orang lain dapat memperkecil hasil suatu pekerjaan;

- c. Adanya berbagai motivasi pribadi, seperti untuk mendapatkan kekuasaan dan untuk mendapatkan nama baik.

Persaingan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah persaingan antara penarik becak dengan pengemudi kendaraan atau transportasi lainnya. Kondisi seperti ini dapat kita lihat dalam kehidupan sehari seperti penarik becak dan supir angkutan umum saling berebut penumpang di jalan raya. Perkumpulan tukang becak di sebut dengan Organisasi becak.

#### **D. Organisasi**

##### **1. Pengertian Organisasi**

Organisasi bisa diartikan sebagai suatu pengaturan orang-orang secara sengaja untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Rumah sakit dimana pasien dirawat, perguruan tinggi tempat dimana mahasiswa menuntut ilmu, bank sebagai tempat menabung, dan Negara atau daerah sebagai tempat masyarakat tinggal merupakan bentuk-bentuk dari organisasi yang dapat kita temukan dalam kehidupan sehari-hari. Maka penulis dapat menyimpulkan bahwa organisasi pada umumnya memiliki tiga karakteristik utama yaitu sebagai berikut:

- a) Karakteristik pertama yaitu bahwa masing-masing organisasi memiliki tujuan-tujuan tertentu. Cerminan dari tujuan suatu organisasi biasanya tergambar pada sasaran-sasaran, baik jangka panjang maupun jangka pendek. Secara umum tujuan organisasi mencakup tiga bidang utama. Pertama, mencapai tingkat keuntungan (*profitability*). kedua, mengejar pertumbuhan (*growth*), dan ketiga bertahan hidup (*survive*).
- b) Karakteristik kedua yaitu masing-masing organisasi memiliki orang-orang. Seseorang yang berusaha mencapai tujuannya sendiri bukanlah dikatakan sebagai berorganisasi. Organisasi adalah kelompok dua atau lebih orang yang ingin mencapai tujuannya.
- c) Karakteristik ketiga yaitu organisasi perlu mengembangkan struktur agar anggota dapat melaksanakan pekerjaannya.

##### **2. Tujuan Dan Manfaat Organisasi**

Tujuan organisasi sangat beranekaragam, hal ini disebabkan adanya latar belakang dan cara pandang yang berbeda-beda. William F Glueck memberikan defenisi bahwa tujuan adalah hasil akhir yang dicari atau dicapai organisasi dengan kemampuan dan aktivitas-aktivitasnya. Sedangkan Philip Kotler dan Paul N Blomm memahami tujuan



sebagai sesuatu sasaran organisasi yang dibuat khusus sehubungan dengan besarnya waktu, dan siapa yang bertanggung jawab. Pengertian yang sama juga diberikan oleh Reksohadiprojo, tujuan diartikan sebagai suatu yang ingin dicapai serta diinginkan untuk dicapai.

Dari pengertian tersebut penulis menyimpulkan yang dimaksud dengan tujuan organisasi yaitu sesuatu yang ingin dicapai dengan segala kemampuan yang dimiliki oleh organisasi tersebut. Namun, masih banyak pembaca yang menggunakan istilah-istilah seperti misi, strategi, kebijakan, dan taktik dalam pengertian yang sama. Pada prinsipnya istilah-istilah tersebut memiliki pengertian yang berbeda. Sesuatu yang ingin dicapai organisasi itu disebut sebagai tujuan, sedangkan strategi diartikan sebagai sebuah rencana dasar yang luas dari suatu tindakan organisasi untuk mencapai tujuannya. Taktik adalah sarana operasi bagi pelaksanaan sebuah strategi.

Peranan dari penetapan tujuan organisasi dapat memberikan beberapa fungsi sekaligus manfaat yang besar bagi organisasi secara keseluruhan. Pertama, tujuan berfungsi sebagai landasan operasional bagi kegiatan organisasi. Kedua, berfungsi sebagai tolak ukur atau pedoman dalam menilai keberhasilan pelaksanaan organisasi.<sup>12</sup> Sedangkan manfaat-manfaat yang diperoleh dari tujuan organisasi yaitu sebagai berikut:

- a) Organisasi mengubah kehidupan masyarakat, manfaat ini bisa kita amati dari banyaknya organisasi yang membuat kehidupan menjadi lebih baik.
- b) Organisasi sebagai penuntun pencapaian tujuan. Dengan organisasi pencapaian tujuan akan lebih efektif.
- c) Organisasi menawarkan karier, organisasi merupakan orang-orang yang memiliki pengetahuan, keterampilan dan tujuan. Oleh sebab itu, orang yang selalu mengembangkan karier dan pengetahuannya akan dapat diperoleh dengan berorganisasi. Organisasi akan selalu menawarkan karier yang lebih bila seseorang ingin meningkatkan pengetahuan dan keterampilannya.
- d) Organisasi sebagai cagar ilmu pengetahuan. Dengan adanya organisasi ilmu pengetahuan akan selalu ditingkatkan. Penelitian dan pengembangan akan terus dilaksanakan. Dengan demikian, pekerjaan yang tidak sanggup dilakukan sendiri dapat diselesaikan secara bersama-sama (organisasi).<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Amirullah, *Pengantar Manajemen*, (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2015) Hlm. 91

<sup>13</sup> Amirullah Dan Haris Budiyo, *Pengantar Manajemen*, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2004) Hlm. 6

## E. Transportasi

### 1. Pengertian transportasi

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

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

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi berguna menurut waktu dan tempat. Dalam transportasi terdapat dua kategori yaitu:

- a) Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
- b) Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Definisi transportasi menurut beberapa ahli yaitu sebagai berikut:

- a) Menurut Morlock transportasi yaitu sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.

- b) Menurut Munawar transportasi yaitu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.
  - c) Menurut Kamaluddin transportasi yaitu diartikan sebagai suatu proses kegiatan yang mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lainnya.
  - d) Menurut Simbolon transportasi yaitu suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan.
  - e) Menurut Miro transportasi yaitu proses pindah, gerak, mengangkut dan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana objek menjadi lebih bermanfaat dan hal ini tidak terlepas dari alat pendukung.
2. Unsur transportasi

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

- a) Manusia, yang membutuhkan transportasi
- b) Barang, yang diperlukan manusia.
- c) Kendaraan, sebagai sarana transportasi.
- d) Jalan, sebagai prasarana transportasi.
- e) Organisasi, sebagai pengelola transportasi.<sup>14</sup>

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

### 3. Jenis Transportasi

Berdasarkan unsur-unsur transportasi maka dapat dibedakan beberapa jenis transportasi sebagai berikut:

#### a. Transportasi Darat (*Land Transport*)

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

##### 1) Transportasi jalan raya

---

<sup>14</sup> Nasution, H.M.N, Manajemen Transportasi, (penerbit Ghalia Indonesia), 2004, Hlm. 15

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

#### 2) Transportasi jalan rel

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

### b. Transportasi Air

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

#### 1) Transportasi air pedalaman

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

#### 2) Transportasi Laut

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

### c. Transportasi udara

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

## 4. Kriteria Transportasi Publik

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi harus memenuhi kriteria pelayanan publik. Dagun mengungkapkan bahwa transportasi yang baik bagi

pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan. Ketentuan pertama adalah kenyamanan, yaitu aspek kenyamanan harus dapat dirasakan oleh penumpang yang menggunakan jasa transportasi. Penumpang akan merasa nyaman di dalam sarana transportasi bila di sarana tersebut dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya, salah satunya adalah pendingin udara, kedap terhadap asap kendaraan bermotor, dan proses yang dijalani calon penumpang sebelum dan setelah berada dalam sarana transportasi.

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

Ketentuan ketiga adalah kecepatan, yaitu ketentuan terpenuhinya waktu sampai ke tempat tujuan dengan cepat atau tepat. Ketentuan ini hanya dapat terpenuhi bila sarana transportasi didukung dengan prasarana yang khusus, sebagai contoh yaitu rel khusus yang dimiliki kereta api. Sehingga dengan mengadopsi prasarana kereta api, maka pada transportasi bus pun dapat diterapkan dengan membangun jalur khusus atau disebut dengan busway.

##### 5. Kemajuan Pemanfaatan Teknologi Bidang Transportasi

Sebelum berbicara tentang Pemanfaatan teknologi modern oleh masyarakat Indonesia, kita terlebih dahulu perlu memahami nilai-nilai budaya yang terkandung dalam teknologi modern yang pada umumnya adalah teknologi yang berasal dari dunia barat. Pemahaman nilai-nilai yang terkandung dalam teknologi itu memperjelas derajat pemanfaatan teknologi modern oleh masyarakat, yang di

Indonesia dan juga di negara-negara berkembang menjadi suatu masalah. Masalah derajat pemanfaatan suatu teknologi oleh masyarakat pada hakikatnya sangat ditentukan adanya kecocokan atau tidaknya antara nilai-nilai yang dibawa oleh teknologi itu dengan nilai-nilai yang ada dalam masyarakat.

Moda transportasi dalam masyarakat primitif bersifat sederhana, menggunakan binatang (kuda,sapi) untuk mengangkut muatan/barang. Kemudian berkembang menggunakan pikulan. Lebih maju lagi setelah ditemukan “roda”. Dengan ditemukan roda membuka halaman kemajuan baru, berturut-turut berhasil di buat gerobag beroda, delman, sepeda. Lebih di kembangkan lagi setelah revolusi Industri (tahun 1800-an) telah berhasil di buat berbagai jenis dan ukuran kendaraan bermotor (sepeda motor, sedan, truk, kendaraan alat berat dan lainnya), kemudian disusul kereta api, dan tahun 1903 ditemukan pesawat. udara Orville Wright dan Wilbur Wright (yang disebut Wright bersaudara) di North Carolina, Amerika Serikat. Memperhatikan perkembangan kemajuan dalam pembuatan dan penggunaan berbagai jenis moda transportasi yang diungkapkan di atas, dapat diamati terjadinya (1) peningkatan dalam kecepatan (*faster speed*), dan (2) pembesaran dalam kapasitas muat atau kapasitas angkut (*bigger capacity*). kemajuan sarana angkutan dalam transportasi darat.

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

## 6. Transportasi *Online*

### a) Pengertian Transportasi *online*

Perkembangan teknologi internet yang cukup pesat memberikan perubahan sosial masyarakat. Banyak bisnis mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi tersebut, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa berbasis aplikasi. salahsatunya, adalah kemunculan moda transportasi berbasis *online* yang ternyata dapat memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran masyarakat akan layanan transportasi umum. Kemacetan

ibukota dan ketakutan masyarakat dengan keamanan transportasi umum dijawab dengan kehadiran aplikasi transportasi *online* yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penggunanya.

Transportasi dapat diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan bantuan menggunakan kendaraan. *Online* adalah suatu jaringan yang terhubung dengan internet. Transportasi *online* adalah alat angkut yang menawarkan jasa melalui internet dan pemesanan menggunakan sebuah aplikasi yang dapat di *download* di *playstore*. Transportasi *online* sama memberikan jasa antar yang sama dengan transportasi konvensional, perbedaannya adalah pada cara pemesanan dan penentuan tarifnya. Transportasi *online* menggunakan sistem aplikasi yang menghubungkan antara *customer* dengan *driver*.<sup>15</sup>

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

Dengan adanya transportasi *online*, para penumpang kini tak perlu lagi menghampiri pangkalan ojek ataupun tak perlu lagi menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu, para penumpang juga tidak harus terlibat dalam proses tawar-menawar karena tarif yang sudah ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Ketika terjebak kemacetan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak seperti pada saat menaiki transportasi berargometer, karena tarif yang sudah ditentukan diawal perjalanan dengan berdasarkan jarak tempuh. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan oleh para pelaku usaha untuk memulai persaingan usaha dalam bisnis transportasi *online*.

Keberadaan transportasi dapat membantu roda pergerakan perekonomian suatu daerah, baik tingkat nasional maupun lokal. Kegunaan transportasi berperan vital dalam membantu penyaluran barang dan jasa jika dilihat dari era modernisasi saat ini, dimana segala sesuatu hal harus cepat dan juga tepat sasaran. Apalagi pada saat ini masyarakat modern sudah mengenal alat komunikasi yang sangat maju dan

---

<sup>15</sup> Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Jakarta: Sinar Grafika), 2016, hal. 27

canggih seperti telepon pintar atau *smartphone* yang pada saat ini sangat mendukung segala aspek kehidupan. Apalagi setelah dikenal *internet* yaitu jaringan komputer yang saling terhubung menggunakan sistem global *Transmission Control Protocol / Internet Protocol Suite (TCP/IP)*. Dengan adanya jaringan internet ini tentunya komunikasi semakin mudah dan cepat. Sehingga memudahkan berjalannya kehidupan masyarakat.

Beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis *online* pada kota-kota besar di Indonesia. Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor, salah satu dengan menggunakan jasa transportasi online.

Kemunculan dari maraknya armada transportasi online ini dipelopori oleh Go-Jek yang diberi nama Go-Ride, tepatnya pada tahun 2010, Nadiem Makarim, salah satu pendiri Go-Jek, melihat bahwa untuk membenahi layanan transportasi di Jakarta sangat diperlukan. Permasalahan yang terlihat bukan hanya kemacetan, melainkan juga tarif ojek yang tidak wajar mahalannya. Ide dari bisnis ini juga berasal dari kompetisi wirausaha muda Indonesia dan global entrepreneurship program Indonesia. Ide ini kemudian direalisasikan menjadi sebuah start up yang berbasis teknologi untuk operasionalnya.

Selanjutnya muncul Grab Taxi Indonesia pada tahun 2014. Awalnya GrabTaxi hanya sebagai penyedia platform yang menghubungkan taksi offline dengan konsumen. Namun melihat potensi pasar dari transportasi motor dan mobil (baik taksi), Grab kemudian mengembangkan ranah bisnisnya dengan memberi nama GrabBike untuk ojek motornya. Untuk saat ini Grab merupakan pesaing kuat dari Go-Jek terutama di kota Medan sendiri.

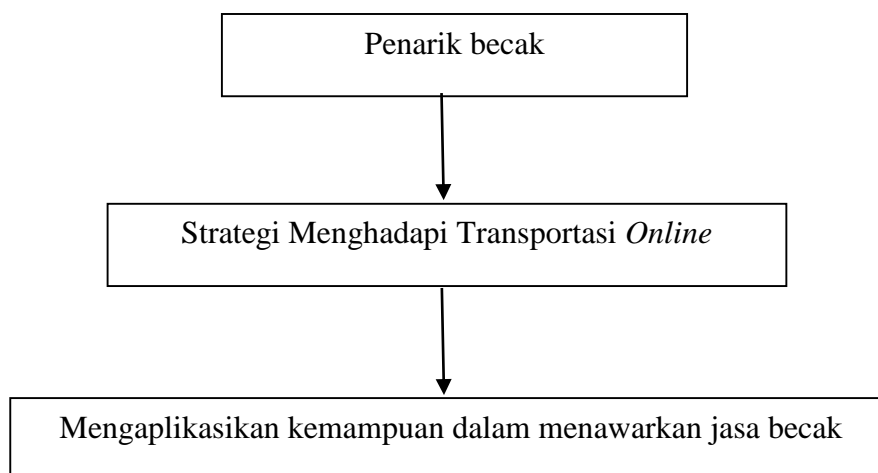
Selain Go-Jek dan Grab, ada juga Uber yang menuai kontroversi sejak awal kemunculannya. Uber menyediakan layanan transportasi online menggunakan mobil



berplat hitam. Protes yang muncul dikarenakan mobil pribadi ini tidak seharusnya digunakan sebagai transportasi umum. Namun perusahaan amerika ini tidak menghentikan bisnisnya dan terus beroperasi. Uber kemudian membenahi diri dan berkoordinasi dengan pemerintah untuk mengajukan izin penanaman modal asing (PMA). Bahkan sekarang ini uber menyesuaikan diri dengan pasar di Indonesia dengan menerima pembayaran secara tunai. untuk di medan sendiri Uber sangat jarang di jumpai , Go-Jek dan Grab lah yang menguasai pasar.

#### F. Kerangka Pemikiran

Kepadatan penduduk di Indonesia merupakan salah satu masalah, tapi disisi lain bonus demografi merupakan potensi bagi bangsa ini untuk mengoptimalkan sumber daya manusianya. Bertambahnya jumlah penduduk menciptakan banyak tenaga kerja. Sedangkan jumlah lapangan pekerjaan yang tersedia sedikit, sehingga tidak mampu menampung jumlah tenaga kerja. Seperti halnya menjadi tukang becak adalah suatu keterpaksaan karena lapangan pekerjaan yang minim sehingga tidak dapat memenuhi jumlah angkatan kerja yang ada, dan juga tidak memiliki latar belakang pendidikan yang tinggi. Sehingga mengakibatkan tidak adanya pilihan lain melainkan menjadi tukang becak dan pekerjaan kasar lain seperti buruh tani, kuli bangunan, kuli panggul. Menjadi tukang becak juga minim perlindungan hukum dan rasa aman, ketika mereka berada di jalan maka banyak resiko yang dihadapi seperti kecelakaan lalu lintas. Adanya kondisi tersebut, para tukang becak dituntut memiliki strategi atau upaya-upaya untuk bisa mempertahankan eksistensinya.



**Gambar 2.1 kerangka pemikiran**

Kerangka pemikiran penelitian tersebut untuk menganalisis bagaimana cara penarik becak agar tetap bertahan dalam menghadapi transportasi *online*. Mencari tahu informasi segala eksistensi atau keberadaan operasi becak setelah adanya kemajuan era digital berupa transportasi online.

### G. Kajian Terdahulu

Dalam penelusuran yang dilakukan oleh penulis terkait dengan karya ilmiah yang membahas mengenai strategi becak bermotor terdapat beberapa diantaranya dalam bentuk skripsi dan jurnal. Berikut penelitiannya:

**Tabel 2.1**  
**Penelitian Terdahulu**

No	Penulis	Judul	Hasil penelitian
1	Martianus Tarigan (2018)	Strategi Bertahan Hidup Penarik Becak Terhadap Kehadiran Gojek Di Kawasan Kampus Usu Padang Bulan Medan	Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa Setelah dengan kehadiran Gojek banyak perubahan yang terjadi pada Penarik becak kampus USU, dengan munculnya Gojek seperti semakin mempersulit keadaan para penarik becak di kampus USU. Perubahan yang paling mendasar adalah terganggunya mata pencaharian mereka karena dengan adanya Gojek serta transportasi lainnya yang berujung pada semakin minimnya pendapatan mereka yang berdampak kepada seluruh aspek kehidupannya, dan mengharuskan penarik becak menerapkan strategi bertahan hidup. Berdasarkan hasil

			penelitian dan pengamatan secara langsung ditemukan fakta bahwa para penarik becak di Kawasan kampus USU menerapkan tiga strategi untuk tetap bertahan hidup dan memenuhi kebutuhan pokok keluarganya, yaitu: strategi aktif, strategi pasif dan strategi jaringan.
2	Afifudin Zuhdi (2018)	Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perpektif Sosiologi Ekonomi Islam (Studi Kasus : Pada Ojek Pangkalan Purwokerto	Hasil penelitian ini menyimpulkan hasil penelitian menunjukkan ojek pangkalan dalam bertahan di tengah adanya ojek online memiliki tujuan atau preferensi nilai. Diantaranya nilai ekonomi yaitu: pendapatan menjadi ojek pangkalan lebih pasti dari pada ojek online. Nilai solidaritas yaitu gotong royong dan saling membantu . nilai tradisi yaitu tradisi negoisasi tarif Antara penumpang dan ojek. Dengan adanya ojek online di purwokerto berdampak ekonomi dan sosial yaitu menurunnya pendapatan ojek pangkalan dan rusaknya tatanan sosial yang terjadi di masyarakat.
3	Baihaqi Hendri Mangatta (2016)	Startegi Adaptasi Tukang Becak Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi (Studi Kasus: Tukang Becak Dikelurahan Bonto	Hasil ini penelitian menyimpulkan bahwa satrategi adaptasi mereka adalah dengan mencari pekerjaan sampingan,

		Biraeng Kecamatan Mamajang Kota Makassar	menjaga hubungan baik sesama tukang becak, tukang bentor dan penumpang, memanfaatkan tenaga kerja keluarga (Istri & Anak), kemudian terakhir dengan melakukan penghematan.
4	Aditya maska nugraha (2018)	Dampak Kehadiran Taksi Online Grabcar Terhadap Pendapatan Taksi Konvensional Bluebird	Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negative dari pendapatan supir taksi konvensional di plaza medan fair setelah adanya transportasi online GrabCar
5	Indra fauzi hasibuan (2016)	Dampak Bus Lintas USU Terhadap Pendapatan Penarik Becak Di Kampus USU Adang Bulan Medan	Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negative dari pendapatan penarik becak di kampus USU setelah kehadiran Bus Lintas USU. Hal ini dapat dilihat dari pendapatan sebelum kehadiran Bus Lintas USU dan setelah hadirnya BUS Lintas USU terjadinya penurunan pendapatan.
6	Irwan Fauzi (2018)	Strategi Pemenuhan Kebutuhan Hidup Tukang Becak Di Kawasan Malioboro Yogyakarta	Dampak perkembangan teknologi yang semakin maju memunculkan permasalahan baru bagi kehidupan para tukang becak. Kemunculan transportasi

			berpengaruh terhadap penurunan pendapatan para tukang becak di Malioboro, hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa dalam memenuhi kebutuhan hidupnya penarik becak di Malioboro menggunakan tiga strategi yaitu: strategi survival dengan cara melakukan penghematan, menabung. Strategi akomodasi dengan cara memperluas jaringan sosial dengan cara aktif kegiatan masyarakat dan paguyuban becak. Strategi akumulasi dengan cara mengombinasikan pekerjaan tukang becak dengan pekerjaan lainnya seperti bekerja sampingan dengan cara bertani.
7	Andi yusrita(2019)	Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak Di Kota Makassar	Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebutuhan hidup keluarga belum cukup terpenuhi karena pendapatan suami sebagai tukang becak belum mencukupi dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Untuk mengatasi hal tersebut para becak menerapkan berbagai strategi, pertama, dengan menggunakan strategi aktif yaitu menambah pekerjaan sampingan, kedua strategi pasif yakni dengan melakukan

			<p>penghematan dengan mengkonsumsi makanan yang lebih murah, dan ketiga strategi jaringan yaitu saling membantu anatar penarik becak.</p>
8	Ahamd Bun Yani Qoimudin (2018)	Strategi Bertahan Pengendara Becak Tradisional Terhadap Kemunculan Becak Motor Di Desa Cipari, Kabupaten Cilacap	<p>Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan teori strategi bertahan dan pilihan rasional untuk mengungkap bagaimana upaya pengemudi becak tradisional tetap bertahan. Hasil penelitian menunjukkan pengemudi becak tradisional menerapkan strategi aktif dan jaringan sebagai upaya strategi bertahan. Starategi aktif yaitu dengan cara menambah pekerjaan sampingan dan strategi jaringan dengan cara memanfaatkan sesame penarik becak.</p>
9	Mojang Al Mukaromah (2019)	Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Kondis Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri	<p>Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui dan mendiskripsikan bagaimana dampak keberadaan transpotasi online terhadap kondisi sosial ekonomi transportasi online di kota Kediri. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa munculnya transportasi online di kota Kediri berdampak pada kondisi sosial</p>

			ekonomi yaitu terjadinya penurunan pendapatan pengemudi transportasi konvensional yang di sebabkan oleh permasalahan tarif dan beralihnya minat penumpang.
10	Abdyaskar Tasrum (2013)	Strategi Adaptif Tukang Becak Dalam Bertahan Hidup	Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi adaptif tukang becak dalam upaya memenuhi kebutuhan hidup mereka adalah penghematan pengeluaran meliputi : mengurangi porsi makan keluarga, membeli bahan makanan yang murah, mencari pekerjaan sampingan, pemanfaatan jaringan sosial sesama tukang becak, dan strategi pemukiman yakni mencari tempat tinggal yang murah.

Hasil dari beberapa penelitian terdahulu, terdapat ada kesamaan dalam penelitian ini, yaitu sama-sama meneliti tentang strategi yang dilakukan para penarik becak . sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah lokasi penelitian yang berbeda dengan penulis, dan strategi yang digunakan dalam penelitian terdahulu lebih mengarah pada strategi bertahan hidup. istimewahnya penelitian yang akan peneliti lakukan yaitu ingin melihat strategi yang seperti apa yang digunakan oleh tukang becak bermotor dalam menghadapi transportasi *online* studi kasus yang berada di stasiun kereta api kota medan. peneliti ingin melihat bagaimana tukang becak disini dapat bersaing dan menghadapi transportasi online yang pemesanannya lebih canggih dibandingkan tukang becak biasa yang tidak memiliki media sarana untuk menawarkan jasa secanggih ojek *online*.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif. Adapun yang dimaksud dengan penelitian kualitatif adalah berupa tradisi tertentu dalam sebuah ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental memiliki suatu ketergantungan melalui pengamatan manusia dalam kekhasannya sendiri. Sedangkan makna dalam penelitian deskriptif adalah upaya dalam mengolah data untuk dirubah menjadi sesuatu yang bisa di paparkan secara jelas dan tepat yang bertujuan agar bisa dipahami oleh orang lain yang tidak langsung mengalaminya sendiri. Selain itu disebutkan pula bahwa penelitian kualitatif biasanya berbentuk deskriptif dan umumnya memakai analisis dengan pendekatan induktif, dilakukan dengan situasi wajar serta data yang dihimpun ialah bersifat kualitatif.<sup>1</sup> Penelitian deskriptif kualitatif ini bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan yang ada di lapangan.

Kualitatif berarti penelitian yang berkaitan dengan aspek nilai, kualitas dan makna yang ada pada fakta. Nilai, kualitas dan juga makna di uraikan melalui kata-kata atau Bahasa. Pendekatan kualitatif yang dimaksud adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif dalam bentuk kata-kata dari orang-orang dan segala sesuatu yang diamati dari perilaku orang-orangnya. Pendekatan kualitatif ini bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam tentang fenomena tertentu dengan cara berfikir induktif. Penelitian kualitatif itu sendiri memiliki ciri-ciri sebagai berikut yaitu :

(1). Latar alamiah, (2) manusia sebagai instrument utama, (3) menggunakan metode kualitatif, (4) analisis data secara induktif, (5) teori yang dibangun dari dasar, (6) lebih mementingkan proses daripada hasil, (7) adanya batas yang ditentukan oleh fokus, (8) desain penelitiannya bersifat sementara, (9) pelaporan model studi kasus, (10) penafsiran secara ideografis, (11) hasil penelitian tidak dapat digeneralisasikan, (12) perlu dilakukan kegiatan triangulasi.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Azhari Akmal Tarigan, *Metodologi Penelitian Ekonomi Islam*, (Medan: La-Tansa Press, 2011), hlm. 19

<sup>2</sup> Dewi Sadiyah, *Metode Penelitian Dakwah*, (Bandung : PT Remaja Rosdakarya, 2015), Hlm. 81



Penelitian ini menggunakan desain penelitian kualitatif deskriptif yang merupakan suatu penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa atau suatu kejadian yang terjadi saat sekarang. Penelitian deskriptif ini memusatkan perhatian pada masalah actual yang sebagaimana adanya pada saat penelitian berlangsung. Lalu variabel yang diteliti juga bisa tunggal (satu variable) atau bisa juga lebih dari satu variabel.<sup>3</sup> Menurut Jalaluddin Rahmat dalam Asep Saepul, bahwa metode deskriptif ini memiliki tujuan yaitu untuk melukiskan secara sistematis data atau bidang tertentu secara factual dan cermat. Dalam proses pengumpulan data ia lebih menitikberatkan pada observasi dan suasana ilmiah.<sup>4</sup> Penelitian deskriptif pada umumnya menggunakan teknik pertanyaan 5W 1H, yaitu *who*, *what*, *where*, *why*, dan *how*. (teknik pertanyaan : siapa, apa, kapan, di mana, mengapa, dan bagaimana).<sup>5</sup>

## B. Lokasi penelitian dan waktu penelitian

### 1. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian adalah daerah yang akan dijadikan sasaran penelitian. Penelitian ini dilakukan di Stasiun Kereta Api Kota Medan. Alasan peneliti memilih lokasi ini karena semakin banyaknya kehadiran transportasi *online* di wilayah tersebut yang sebelumnya didominasi oleh penarik becak bermotor. Dimana dengan kehadiran transportasi *online* membuat penarik becak bermotor merasa kehilangan penumpang atau customer.

### 2. Waktu penelitian

Penelitian ini berlangsung dengan waktu selama kondisional. Penelitian ini dilakukan pada bulan Juni 2020..

## C. Informan penelitian

Adapun beberapa informan yang memberikan informasi dalam penelitian sebanyak 7 orang yaitu :

**Tabel 3.1**

Nama	Keterangan
H Manik	Ketua PSPB SKAM

<sup>3</sup> Juliansyah Noor, *Metodologi Penelitian, Skripsi, Tesis, Disertasi, Dan Karya Ilmiah*, (Jakarta : Kencana Prenadamedia Group, 2011), Edisi Pertama, Hlm. 34-35

<sup>4</sup> Dewi Sadiyah, *Metode Penelitian Dakwah*, (Bandung : PT Remaja Rosdakarya, 2015), Hlm. 81

<sup>5</sup> Zikmund & Babin, *Menjelajahi Riset Pemasaran*, (Jakarta: Salemba Empat, 2011), Hlm. 85

Joko purwanto	Tukang becak
Taupik Hidayat	Tukang becak
Asril Husaini	Tukang becak
Mukhsin Harahap	Tukang becak
Abu samad	Tukang becak
Edisuranta	Tukang becak

#### **D. Sumber data**

##### 1. Sumber data primer

Sumber data primer data yang memberikan informasi tertentu mengenai suatu data dari seseorang tentang masalah yang sedang akan diteliti oleh seorang peneliti (sumber informan).<sup>6</sup>

##### 2. Sumber data sekunder

Didalam penelitian ini data sekundernya meliputi buku yang terkait dengan penelitian, dokumen berupa arsip yang ada, gambar foto, atau hal-hal yang berkaitan dengan keperluan penelitian.

#### **E. Instrumen pengumpulan data**

Adapun beberapa teknik pengumpulan data dalam penelitian kualitatif sebagai berikut:

##### 1. Wawancara (*interview*)

Wawancara merupakan salah satu teknik yang dapat digunakan untuk mengumpulkan data penelitian. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa wawancara (*interview*) adalah suatu kejadian atau suatu proses interaksi antara Antara pewawancara (*interviewer*) dan sumber informasi atau orang yang diwawancarai (interviewee) melalui komunikasi langsung.

Dalam penelitian ini yang digunakan ialah wawancara semiterstruktur dimana pelaksanaannya lebih bebas daripada wawancara berstruktur. Tujuan dari wawancara semistruktur ialah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka ketika diajak

---

<sup>6</sup> H.M Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2007). Hlm. 110

wawancara, diminta pendapat dan ide-idenya. Namun peneliti perlu mendengarkan secara teliti serta mencatat apa yang dikemukakan oleh informan.<sup>7</sup>

## 2. Observasi

Dalam penelitian ini observasi yang digunakan yaitu observasi terus terang atau tersamar. Dalam hal ini pengumpulan data menyatakan terus terang kepada sumber data, bahwa ia sedang melakukan penelitian. Jadi mereka yang diteliti mengetahui sejak awal sampai akhir aktivitas peneliti. Tetapi dalam suatu penelitian juga tidak terus terang atau tersamar dalam melakukan observasi.<sup>8</sup>

## 3. Dokumentasi

Dokumentasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah buku yang terkait dengan penelitian, dokumentasi berkaitan dengan suatu kegiatan khusus berupa pengumpulan, pengolahan, penyimpanan, dan penyebarluasan suatu informasi, dimana semua kegiatan yang berkaitan dengan photo dan penyimpanan photo.<sup>169</sup>

## F. Teknik analisis data

Proses menganalisis data yang dilakukan dalam penelitian ini mengacu pada data kualitatif model miles dan huberman yaitu :

### 1. Reduksi data

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya dan mencarinya jika diperlukan.

### 2. Penyajian data

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori. Miles dan huberman menyatakan bahwa dalam penyajian data dalam kualitatif yang paling sering digunakan yaitu dengan teks yang bersifat narrative.

---

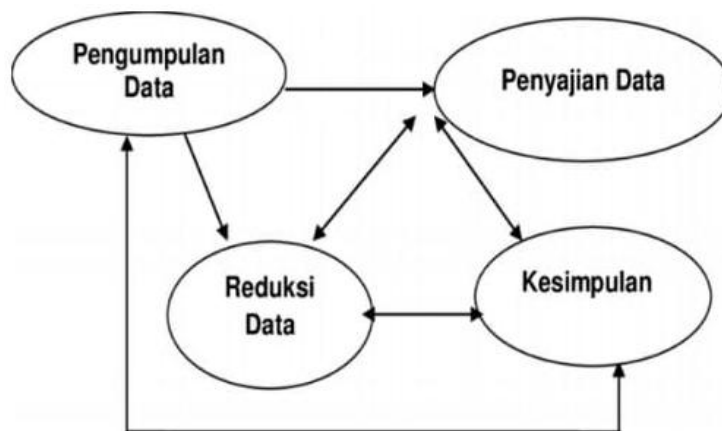
<sup>7</sup> Sugyono, *Metode Penelitian Tindakan Komprehensif*, (Bandung : Alfabeta), Hlm. 267

<sup>8</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R&D*, (Bandung : Alfabeta) Hlm. 228

<sup>9</sup> Nur Ahmadi Bi Rahmadi, *Metodologi Penelitian Ekonomi*, (Medan: FEBI UIN-SU Press, 2016), Hlm.56

### 3. Penarik kesimpulan dan verifikasi

Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti kuat yang menjadi pendukung pada tahap pengumpulan data selanjutnya. Tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal didukung oleh bukti-bukti yang valid juga konsisten saat peneliti kembali kelapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan itu merupakan kesimpulan yang kredibel karena telah diverifikasi.<sup>10</sup>



**Gambar 3.1**

**Analisis data model interaktif miles and huberman**

---

<sup>10</sup> Sugyono, *Metode Penelitian Tindakan Komprehensif*, (Bandung : Alfabeta), Hlm. 332-336

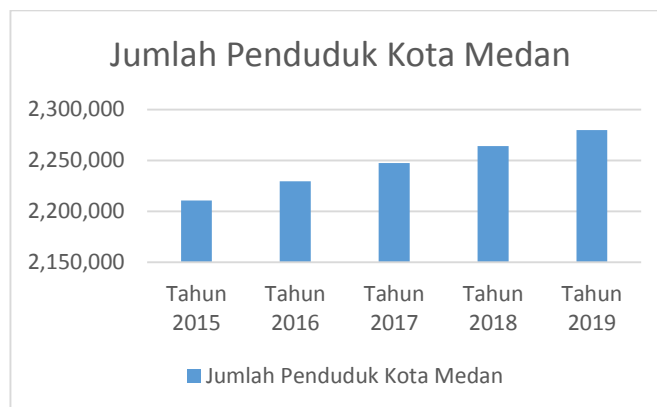
## BAB IV

### TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Deskripsi Lokasi Penelitian

Sebelum membahas lebih lanjut terhadap hasil penelitian yang di lakukan peneliti, maka terlebih dahulu peneliti akan menjelaskan mengenai profil kota medan sebagai berikut.

Kota medan adalah ibukota provinsi sumatera utara, kota medan merupakan kota terbesar ketiga yaitu setelah Jakarta dan Surabaya. Secara geografi kota medan cenderung miring ke utara dan berada pada ketinggian 2,5 – 37,5 meter di atas permukaan laut. Kota medan memiliki populasi penduduk yang cukup banyak. Padatnya penduduk kota medan juga seimbang dengan tingkat tinggi kemacetan dalam bidang moda transportasi sekarang ini. Hal ini bisa di lihat dari data pertumbuhan jumlah penduduk kota medan dari tahun 2015-2019 sebagai berikut:



**Gambar 4.1 Statistik jumlah pertumbuhan penduduk**

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Medan<sup>1</sup>

Dari diagram di atas dapat diketahui bahwa jumlah penduduk di Kota Medan mengalami penambahan jumlah penduduk setiap tahunnya. Jumlah penduduk pada tahun 2015 sebanyak 2.210.624 jiwa dan jumlah penduduk pada tahun 2016 mengalami penambahan sebanyak 2.229.408 jiwa. Lalu jumlah penduduk pada tahun 2017 mengalami penambahan sebanyak 2.247.425 jiwa. Setelah itu jumlah penduduk pada tahun 2018 mengalami penambahan sebanyak 2.264.145 jiwa. Kemudian

---

<sup>1</sup> Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Medan

jumlah penduduk pada tahun 2019 mengalami penambahan sebanyak 2.279.894 jiwa.

Pertumbuhan kota medan yang terus berkembang begitu pesat dan menjadi pusat berbagai kegiatan (transportasi, pendidikan, pemerintahan, industri, perdagangan, perumahan, perkantoran, komunikasi, hiburan, dan rekreasi). Sejarah kota medan berawal dari sebuah kampung yang didirikan oleh guru patimpus di pertemuan sungai Deli dan sungai Babura. Hari jadi kota medan di tetapkan pada 1 juli 1590. Selanjutnya pada tahun 1632, medan dijadikan pusat pemerintahan kesultanan Deli, sebuah kerajaan melayu. Peradaban di medan terus berkembang hingga pemerintahan hindia belanda memberikan status kota pada 1 april 1909 dan menjadikannya pusat pemerintahan karesidenan sumatera timur.

Kota medan adalah ibu kota provinsi sumatera utara, Indonesia. Kota medan merupakan kota terbesar ke tiga di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya. Kota medan memiliki 21 kecamatan dan jumlah penduduk yang tiap tahun selalu meningkat. Medan kota multietnis yang penduduknya terdiri dari orang-orang dengan latar belakang budaya dan agama yang berbeda-beda. Selain melayu dan karo sebagai penghuni awal, medan didominasi oleh etnis Jawa, Batak, Tionghoa, Minangkabau, Mandailing dan India.<sup>2</sup>

Stasiun Kereta Api Kota Medan adalah salah satu tempat berkumpulnya para tukang becak. Stasiun Kereta Api Medan merupakan stasiun terbesar yang berada di bawah naungan Divisi Regional 1 Sumatera Utara. Stasiun yang berada di ketinggian +22 m ini terletak Di Jalan Stasiun Kereta Api No. 1 Kelurahan Kesawan, Kecamatan Medan Barat, Kota Medan, Provinsi Sumatera Utara, atau tepatnya berada di sebelah timur Lapangan Merdeka Kota Medan.

Stasiun Kereta Api muncul dengan seiringnya berkembangnya kota Medan pada awal abad ke-19 yang ditandai dengan banyaknya infrastruktur yang di bangun pada masa itu akibat adanya pembukaan lahan perkebunan tembakau Deli. Pada masa itu tembakau Deli merupakan komoditas utama dari perkebunan di Sumatera Utara yang sangat di gemari oleh orang-orang Eropa. Di samping bangunan stasiun terdapat monumen lokomotif uap bertipe 2-6-4T buatan Hartman (kemudian bernama Sächsische Maschinenfabrik) di Chemnitz, jerman tahun 1914.

---

<sup>2</sup> [https://id.m.wikipedia.org/wiki/kota\\_medan](https://id.m.wikipedia.org/wiki/kota_medan) (diakses pada 4 juli 2020, pukul 15:56).

Stasiun Kereta Api Kota Medan di resmikan pembukaannya pada 25 Juli 1886. Kala itu terdapat jalur yang menghubungkan Stasiun Medan dan Stasiun Labuhan sepanjang 16,7 km. jalur tersebut menghubungkan pusat Kota Medan ke arah Pelabuhan Belawan. Jalur rel dilanjutkan dari Stasiun Labuhan hingga Stasiun Belawan yang diresmikan pada 16 februari 1888. Becak adalah ciri khas kota medan, karena tidak dimiliki oleh sebagian kota besar di Indonesia.

Becak motor salah satu alat transportasi darat yang masih tradisional, walaupun becak hamper punah dan mulai ditinggalkan oleh masyarakat, namun keadaannya telah lama mengiringi sejarah Indonesia, yaitu sebagai salah satu transportasi yang mempunyai nilai tersendiri serta masih diminati sebagian orang. Dilihat dari perizinan becak bermotor kota medan. Untuk betor medan sudah mempunyai payung hukum melalui keputusan walikota medan dengan nomor: 555.21/2288.k/2002, sehingga becak merupakan angkutan yang sudah sah/resmi sebagai salah satu moda angkutan umum di kota medan.

## **B. Moda Transportasi Umum Darat Di Kota Medan**

Banyak jenis kendaraan umum di kota medan yang digunakan sebagai sarana transportasi. Kendaraan tersebut merupakan kendaraan pribadi maupun umum. Transportasi umum di kota medan terbagi dua yaitu moda transportasi umum konvensional dan moda transportasi umum online.

### **1. Moda Transportasi umum konvensional**

Moda transportasi umum konvensional yaitu moda transportasi umum yang digunakan ditempat umum di pinggir jalan atau di stasiun transportasi umum diantaranya seperti :

#### **a. Angkutan kota (angkot)**

Angkutan umum dalam kota yang berbentuk mobil yang dibagian belakang terdapat tempat duduk untuk penumpang disusun berhadapan. Angkutan umum di kota medan jenis ini terdiri dari berbagai warna dan jalur. Kendaraan ini bisa di peroleh di pinggir jalan.

#### **b. Becak motor (betor)**

Becak motor adalah kendaraan roda tiga yang dioperasikan menggunakan tenaga mesin. Kendaraan ini juga bisa di peroleh di pinggir jalan ataupun pangkalan becak yang ada.

c. Taksi

Taksi adalah kendaraan beroda empat yang dapat membawa penumpang berjumlah kurang dari 9 orang. Kendaraan ini juga bisa diperoleh di pinggir jalan ataupun dipanggil melalui panggilan telepon.

2. Moda Transportasi *online*

Moda transportasi *online* yaitu pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri.<sup>3</sup> jenis-jenis moda Transportasi online di kota medan diantaranya sebagai berikut :

a. Go-jek

Go-jek merupakan sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Saat ini Gojek bermitra dengan sekitar 4 juta driver yang berpengalaman dan terpercaya di Indonesia,<sup>4</sup> fasilitas yang diberikan oleh Go-jek seperti Ojek online, Go-Car, Go-Food, Go-Pulsa dan lain sebagainya.<sup>5</sup>

b. Grab

Grab merupakan sebuah alternative layanan transportasi untuk mereka yang ingin lebih cepat dan aman sampai tujuan. Grab merupakan aplikasi layanan transportasi terpopuler di asia tenggara yang menyediakan layanan transportasi untuk menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 5 juta driver di Indonesia. Grab car yang sebelumnya dikenal dengan Grab Taxi yaitu sebuah perusahaan asal singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di 6 negara di asia tenggara , yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina.<sup>6</sup> Grab menawarkan beberapa produk diantaranya Grab-Car, Grab-Bike, Grab-Food, dan lainnya.

c. Uber

---

<sup>3</sup> Pratama, Geistiar Yoga, and aminah suradi. “perlindungan hokum terhadap data pribadi pengguna jasa transportasi online dari tindakan penyalahgunaan pihak penyedia jasa berdasarkan undang-undang Nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen.” *Diponegoro law journal* 5.3 (2016): 1-19, hlm 2-3

<sup>4</sup> <http://m.kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia-1tBrZLEXOEI/full> di akses pada 3 september 2020 , pukul 15:00 wib

<sup>5</sup> Septanto, Henri. “Ekonomi Kreatif dan Inovasi Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike.” *Bina insani ICT journal* 3.1 (2016): 213-219, hlm215

<sup>6</sup> Gunawan, Steven. “persepsi konsumen atas layanan Grab Car Di surabaya.” *Agora* 5.2 (2017)



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

d. Maxim

Maxim merupakan perusahaan asal Rusia yang sudah berdiri sejak tahun 2003. Sejarah perusahaan ini dimulai dari sebuah layanan aplikasi taksi di kota Cherdinsk yang terletak di pegunungan Ural, Asia. Pada tahun 2014, perusahaan ini memperluas bisnisnya dengan membuka cabang di beberapa negara seperti Ukraina, Kazakhstan, Georgia, Bulgaria, Tajikistan, Belarusia, Azerbaijan, dan Italia. Saat ini Maxim merupakan perusahaan taksi ketiga di Rusia. Development Manager Maxim Indonesia Imam Mutamad Azhar mengatakan, kini Maxim berkembang menjadi perusahaan transportasi online yang tidak hanya fokus ke taksi, tetapi juga jenis layanan angkutan lain seperti ojek atau mobil pada umumnya. Bahkan perusahaan yang baru membuka cabang di Indonesia pada tahun 2018 tersebut, juga menawarkan kerja sama bagi masyarakat Indonesia yang ingin bergabung menjadi mitra Maxim dalam artian ikut serta mengelola bisnis layanan transportasi online itu, di kota Medan sendiri Maxim juga sudah mulai beroperasi hingga saat ini.<sup>7</sup>

e. Ok-jack

Ok-jack pertama kali diluncurkan di Malang pada bulan Desember 2015. Awalnya Oke-jack hanya menerima pesanan pelanggan melalui WhatsApp dan BlackBerry Messenger. Namun, pada bulan Mei 2016 Go-jek pun masuk ke Malang dan tepat pada saat itu Oke-jack mulai tumbuh perlahan-lahan dan sekarang sudah memiliki aplikasi mobile. Yusuf Budiman Raharjo selaku CEO dan Founder dari Oke-Jack sempat khawatir dengan hadirnya Go-jek di Malang, namun kekhawatiran tersebut justru salah karena diluar ekspektasi

---

<sup>7</sup> <https://industri.kontan.co.id/news/maxim-transportasi-online-asal-rusia-yang-mulai-gencar-ekspansi-ke-indonesia> , di akses pada 4 September, pukul 10:15 WIB

dengan hadirnya Go-jek di malang malah membuat pesanan oke-jack semakin meningkat.

Awalnya oke-jack hanya memiliki 20 driver di malang, namun sekarang meningkat pesat hingga sekarang, pada tahun 2016 oke-jack pun mulai berekspansi ke daerah lain seperti semarang, Yogyakarta, Jakarta, Surabaya, berau, dan sekarang oke-jack juga sudah beroperasi di kota medan. Untuk layanan oke-jack memiliki Sembilan layanan yaitu Ride, kurir, shopping, oke food, oke car, oke message, oke clean, meteor celldan mart.<sup>8</sup>

### 3. Kelebihan Dan Kekurangan Transportasi *Online* Dan Konvensional

#### a. Kelebihan dan kekurangan transportasi konvensional

##### 1) Kelebihan

- a) Harga dapat di tawar
- b) Tidak perlu menunggu, bisa langsung mencari di pangkalan atau pinggir jalan.
- c) Melestarikan komunitas local
- d) Tidak ketergantungan dengan smartphone maupun koneksi internet yang baik

##### 2) Kekurangan

- a) Harga relative lebih tinggi dibandingkan online
- b) Adanya tawar-menawar tarif perjalanan.<sup>9</sup>

#### b. Kelebihan dan kekurangan transportasi *online*

##### 1) Kelebihan transportasi *online*

- a) Mempermudah warga yaitu sebagian besar pengguna jasa transportasi online mengaku dimudahkan dengan layanan jemput di lokasi. Mereka tidak perlu repot-repot mencari pangkalan ojek ataupun transportasi lainnya lagi, cukup memesan layanan melalui layar smartphone, dan driver akan siap mengantar konsumen.
- b) Menghemat ongkos, adanya promosi yang di buat oleh para perusahaan transportasi online membawa keuntungan pada

---

<sup>8</sup> <http://inovasistartup.blogspot.com/2018/05/oke-jack-ojek-online-lokal-asal-malang.html?m=1> , di akses pada 4 september 2020, pukul 10:24 wib  
<https://kalikakalicool.wordpress.com/tag/transportasi-konvensional/> , di akses pada 4 september 2020, pukul 15:00 wib

<sup>9</sup> <https://kalikakalicool.wordpress.com/tag/transportasi-konvensional/> , di akses pada 4 september 2020, pukul 15:00 wib

konsumen. Seperti Grab memberi promo tarif flat, memanjakan konsumennya dengan potongan tarif 40 – 50 %.

- c) Lapangan kerja, pendapatan driver transportasi online yang lumayan dibandingkan penarik becak motor, cukup menggiurkan.
- d) Diskon dan harga promosi, semua orang suka diskon. Hal ini yang di gunakan perusahaan transportasi online untuk menarik konsumen.
- e) Tidak perlu kepangkalan, mereka bisa mendapatkan driver dimanapun dan kapan pun.

## 2) Kekurangan transportasi *online*

- a) Menambah kemacetan, mengklaim diri berbeda dengan transportasi konvensional seperti becak dan angkot, kenyataannya di lapangan, driver online tetap membuat beberapa pangkalan atau memang mangkal di sebuah tempat sambil menunggu order dari konsumen. Trotoar hingga badan jalan jadi tempat mangkal driver online. Kondisi ini yang membuat jalanan semakin macet.
- b) Konflik dengan pengemudi konvensional, dinamika Antara driver online dengan pengemudi pangkalan yang lebih senior beberapa kali terjadi, khususnya di kota medan sendiri hal ini sering terjadi Antara tukang becak dengan ojek online, penarik becak bermotor merasa terintimidasi dengan keberadaan jasa transportasi online, karena selain drivernya yang semakin banyak dari waktu ke waktu, permintaan mereka pun semakin bertambah pula yang menyebabkan minat terhadap pengemudi becak semakin menurun dan berdampak pada pendapatan mereka yang semakin sedikit, hal ini lah yang memicu kecemburuan Antara becak bermotor dengan jasa online.
- c) Server aplikasi yang mengalami gangguan, seperti aplikasi digital lainnya, server transportasi online juga dapat mengalami gangguan sehingga pengguna tidak dapat memesan layanan. Kesalahan teknis juga terkadang terjadi pada penggunaan pembayaran via credit, ataupun pembayaran non cash lainnya yang difasilitasi oleh perusahaan transportasi online. Ada yang mengeluh saldo mereka hilang dan lain sebagainya.

#### 4. Peran Dan Manfaat Transportasi

Menurut tamin transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.<sup>10</sup>

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

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

##### a) Pengehematan biaya operasi

Pengehematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Pengehematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraannya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- 1) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- 2) Penggunaan pelumas
- 3) Penggunaan ban
- 4) Pemeliharaan suku cadang

---

<sup>10</sup> Tamin, O.Z, “*perencanaan dan pemodelan transportasi*”, Bandung:ITB,(2000), hlm 5

- 5) Penyusutan dan bunga
  - 6) Waktu supir dan waktu penumpang
- b) Penghematan waktu

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

- c) Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapatkan perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan prasarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negative.

- d) Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Soesilo, S, "*ekonomi perencanaan dan manajemen kota*", Jakarta : megister perencaan dan kebijakan public universitas Indonesia, (1999), hlm. 14

### C. Hasil Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi informan adalah orang-orang yang dikategorikan sebagai pengemudi becak dan masyarakat, informan penelitian ini adalah sekaligus sebagai subjek dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini, peneliti menemukan beberapa informan sebagai berikut :

#### a. Tukang Becak

##### 1) H.Manik

Mengatakan :

*“selain mencari pelanggan saya juga ketua di sini jadi saya harus bertanggung jawab jika ada sesuatu terjadi, gak enakya jadi tukang becak itu ya gini dek ada pelanggan yang minta tawar harga terlalu murah, ya tapi mau gimana lagi dari pada saya gak dapat uang kan nanti keluarga saya gak makan”<sup>12</sup>*

Informan pertama atas nama bapak H.Manik (usia 52 thn) merupakan seorang pengemudi becak yang ada di stasiun kereta api medan kemudian informan tinggal di jln gurila No 23 kecamatan Medan perjuangan dan ia juga menjabat sebagai ketua organisasi becak yang ada di pangkalan tersebut, adapun nama dari organisasi tersebut yaitu FSPB SKAM (Forum Solidaritas Pengemudi Betor Stasiun Kereta Api Medan ) dan sudah 19 tahun terbentuk. Informan sudah 3 tahun menjadi ketua FSPB SKAM dan memiliki 80 orang anggota tukang becak. Adapun tujuan dari terbentuknya SKAM ini adalah untuk meningkatkan solidaritas sesama penarik becak yang berada di pangkalan stasiun kereta api kota medan.

Organisasi ini memiliki anggaran dasar dan anggaran rumah tangga dalam menjalankan roda organisasinya, organisasi ini memiliki iuran setiap bulan nya untuk keperluan-keperluan yang penting untuk menunjang jalan nya organisasi dan juga pihak organisasi membayar tempat pangkalan kepada pihak pengelola parkir yang telah disetujui dinas perhubungan. Informan memiliki 1 istri dan 4 orang anak. Informan biasanya dapat mengantongi uang 100 ribu sebelum adanya transportasi online tetapi sejak adanya transportasi online pendapatannya berkurang dan kadang tidak dapat sama sekali. Selain pendapatan dari becak istri bapak tersebut juga berjualan di rumah sehingga bisa membantu ekonomi keluarganya. Meskipun umur

---

<sup>12</sup> H Manik, Hasil Wawancara Pribadi, Selaku Ketua FSPB SKAM Dan Penarik Becak, (Medan 20 Juli 2020).

informan tidak terlalu tua, bapak tersebut tidak tertarik untuk memiliki kerja sampingan ataupun beralih menjadi pengemudi online, karena pekerjaan menjadi tukang becak sudah menjadi pekerjaan utama bapak tersebut dan menurutnya harus dilestarikan.

Hal ini terbukti sampai sekarang ini bapak manik masih tetap bekerja sebagai tukang becak yang masih digunakan oleh masyarakat, informan ini merupakan ketua yang bertanggung jawab kepada setiap anggotanya dan selalu mengedepankan kepentingan bersama yang sedang di landa konflik antara transportasi konvensional dengan transportasi *online*. Informan tidak menyalahkan akan adanya transportasi online tetapi ia menyarankan akan adanya peraturan yang dibuat pemerintah untuk menekan adanya transportasi online di Kota Medan, terlebih lagi apalagi kalau semua yang memiliki sepeda motor di Kota Medan berminat menjadi pengemudi ojek *Online*, bisa dibayangkan bagaimana kesulitan yang akan dihadapi bukan hanya oleh tukang becak yang ada di Kota Medan, tetapi juga angkutan umum yang ada dan Taxi, tentunya hal ini perlu peraturan lebih lanjut yang akan dilakukan oleh pemerintah Kota Medan khususnya. Karna para angkutan umum, tukang becak dan pengemudi lainnya yang tidak berbasis online juga mempunyai keluarga yng harus mereka biayai.

## 2) Joko purwanto

Mengatakan :

*“ bapak masih tetap narik becak ya karena sekarang dek nyari kerja itu susah, apalagi usia bapak yang sekarang juga sudah berumur kan mana ada yang mau nerima saya kerja, mau gak mau saya harus tetap narik becak untuk kehidupan keluarga, yang penting tetap bersyukur masih bisa makan, untuk ini yang saya lakukan ya tetap usaha cari pelanggan apalagi di stasiun ini cukup banyak juga kan pendatang dari luar medan yang dating, bapak sebagai penarik becak ya harus ramah-ramah sama calon konsumen, sesekali kalau ada yang nawar ongkosnya dengan harga yang gak wajarnya bapak tetap terima, yang penting ada yang mau naik becak bapak. “<sup>13</sup>*

informan joko purwanto (45 thn) merupakan seorang pengemudi becak yang biasa mangkal di stasiun kereta Api Medan. Informan tinggal di jalan Jln umar Gg djohodikusumo medan. Informan berprofesi sebagai tukang becak sudah cukup lama yaitu 20 tahun lebih, informan selalu bersyukur atas apa yang sudah ia peroleh saat ini dan tetap berusaha dengan cara menjadi yang lebih baik kepada pelanggan,

---

<sup>13</sup> Joko Purwanto, Hasil Wawancara Pribadi, Selaku Penarik Becak, (Medan 20 Juli 2020).

walaupun sekarang ini transportasi online semakin menjamur, namun ia tetap yakin rezeki itu tetap ada.

### 3) Taupik Hidayat

Mengatakan :

*“Dulu saya biasanya dapat 6 sampek 10 penumpang sebelum adanya transportasi online, uang keluar setiap hari memang selalu ada, ya setiap hari anak-anak kan sekolah jadi harus kasih uang jajan sampe 30 ribu buat 3 anak saya, buat makan lagi , dan saya masih bersyukur istri saya masih mau bantu buat kebutuhan sehari hari jadi tukang cuci di rumah tetangga, dan usaha kecil-kecilan, adanya transportasi online ini memang berpengaruh dek sama tukang becak seperti saya yang dulunya saya bisa nabung sekarang jarang bias nabung, tapi saya tetap bersyukur masih bisa makan dek, sebenarnya saya kepikiran juga mau beralih jadi driver ojol tapi mikir juga apa ya mungkin kedepannya lebih baik”.*<sup>14</sup>

Informan Taupik Hidayat (41 thn) merupakan seorang pengemudi becak yang biasa mangkal di stasiun kereta api Medan. Informan tinggal di jalan Karya Dame Gg Ayem No 33 Medan. Informan berprofesi sebagai tukang becak sudah digeluti sejak 17 tahun yang lalu. Sebenarnya awalnya informan membuka usaha bersama istrinya di rumah, usaha yang mereka lakukan adalah membuka grosir yang menjual berbagai sembako dan keperluan rumah tangga. Awalnya usahanya berjalan dengan lancar tanpa adanya hambatan yang berarti, sehingga dia sanggup membiayai ketiga anaknya tanpa kesulitan. Namun setelah berjalan kurang lebih 5 tahun usaha yang mereka bangun sedikit kesulitan berkembang karena dihadapkan pada perkembangan ritel modern yang semakin menjadi, sehingga usaha mereka pun harus gulung tikar. Sejak saat itu informan mengalami masa kesulitan ekonomi dalam beberapa waktu, kemudian ia memutar profesi menjadi seorang tukang becak. Menurut informan ia awalnya menjadi tukang becak sembari mencari pekerjaan yang lain agar tidak menganggur di rumah, tetapi semakin kini informan merasa sangat sulit mencari pekerjaan yang layak dan nyaman, apalagi informan adalah seorang lulusan SMA, menurut informan lulusan sarjana saja masih banyak yang menganggur, apalagi saya yang hanya lulusan dari Sekolah Menengah Atas.

Sampai saat ini menjadi tukang becak adalah profesi tetap yang dijalani informan dengan sungguh-sungguh. Dari cerita informan bukan tidak mengalami kesulitan, adanya terobosan baru dari transportasi *online* tidak dipungkiri banyak menghalangi

---

<sup>14</sup> Taupik Hidayat, Hasil Wawancara Pribadi, Selaku Penarik Becak, (Medan 20 Juli 2020).



rejekinya dari informan. Adanya transportasi online seperti Grab atau Go-jek semakin mempersulit keadaan informan, apalagi perkembangan zaman saat ini yang menuntut semua konsumen menginginkan sesuatu yang instan dan cepat. Memang informan mengakui semua paket lengkap demi nyamannya konsumen ada di Gojek. Apalagi teknologi informasi yang semakin mudah dijangkau oleh berbagai kalangan semakin mempermudah proses yang ada. Informan memaklumi keadaan yang ada saat ini, tetapi hal ini semakin menyulitkan kondisi keuangan ia dan keluarga.

Informan sempat berkeinginan untuk menjual becak yang ia punya dan menukarnya dengan sepeda motor agar dapat menjadi pengendara Gojek online, tetapi tidak semudah itu, karena informan pun belum yakin dengan apa yang akan dijalannya nanti. Sehingga keinginan itu pun belum terwujud. Informan tidak menyalahkan akan adanya Transportasi *online* tetapi ia menyarankan akan adanya peraturan yang dibuat pemerintah untuk menekan adanya transportasi online di Kota Medan. Karena para tukang becak dan pengemudi lainnya yang tidak berbasis online juga mempunyai keluarga yang harus mereka biayai.

#### 4) Asril Husaini

Mengatakan :

*“ya memang munculnya transportasi online buat pendapatan saya menurun, tapi kita tetap harus semangat kan, yang penting tetap usaha, semua sudah ada rezeki nya masing-masing tinggal bagaimana cara kita memperoleh nya, cara yang saya lakukan sekarang ini ya pelayanan harus di tingkatkan terus, misalnya nih kayak becak saya nih di desain biar makin bagus di pandang, kebersihannya juga harus di jaga biar nyaman, motor nya juga harus di rawat gitu aja si dek harus selalu semangat.”<sup>15</sup>*

Informan Asril Husaini (42 thn) tinggal di jalan Alfalah Raya, merupakan seorang pengemudi becak yang biasa mangkal di stasiun kereta api Medan, informan berprofesi sebagai tukang becak sudah 16 tahun ia kerjakan dan itu merupakan pekerjaan utama yang ia miliki . Informan juga salah satu anggota dari organisasi becak yang ada di stasiun kereta api tersebut. Informan mempunyai 1 istri dan 2 anak yang masih sekolah dan membutuhkan biaya yang cukup besar, keseharian informan hanya sebagai penarik becak dan istri sebagai ibu rumah tangga. Bagi informan munculnya transportasi online berdampak pada pendapatannya akan tetapi ia tetap

---

<sup>15</sup> Asril Husaini, Hasil Wawancara Pribadi, Selaku Penarik Becak, (Medan 20 Juli 2020).

semangat dan berusaha yang terbaik untuk tetap meningkatkan kualitas pelayanan becaknya demi memenuhi kebutuhan keluarga.

#### 5) Muksin Harahap

Mengatakan :

*“ kalau dulu saya dari menarik becak ini masih sanggup untuk membayar yang lain-lain, merasa masih tercukupilah semua gitu terkadang juga lebih, sekarang kan udah makin berat semua, karekan sekarang udah ada transportasi online, saya juga kadang cari-cari kerja sampingan gitu kayak gali-gali paret siap itu saya pergi ke stasiun untuk Tarik becak.,dulu dapat 100 dek sekarang ya susah dapat segitu 30 ribu aja syukur, iya dek kemaren kami demo”<sup>16</sup>*

Informan Muksin Harahap (42 thn) tinggal di jl sukarama, merupakan seorang pengemudi becak yang biasa mangkal di stasiun kereta api Medan, informan berprofesi sebagai tukang becak sudah 12 tahun ia kerjakan dan itu merupakan pekerjaan utama yang ia miliki . Informan juga salah satu anggota dari organisasi becak yang ada di stasiun kereta api tersebut. Informan mempunyai 1 istri dan 3 anak, keseharian informan hanya sebagai penarik becak dan istri pembantu rumah tangga. Informan sangat menyayangkan adanya transportasi online karena becak merupakan icon dari kota medan itu sendiri terlebih lagi penghasilan informan juga sangat menurun dibandingkan sebelum adanya transportasi *online*. Informan mengatakan sudah sulit untuk mendapatkan penumpang dibandingkan sebelum adanya transportasi online, biasanya 1 hari itu bisa dapat 5 sampai 6 penumpang dan untuk tidur siang pun sudah tidak bisa lagi karena sulit nya mendapatkan penumpang, di luar menjadi pengemudi becak informan juga kerja serabutan untuk menambah penghasilan mereka, Sebelum adanya transportasi *online* masih bisa pulang kerumah untuk istirahat sebentar. Sejak adanya transportasi online pendapatan mereka menurun biasanya bisa dapat membawa pulang seratus ribu tetapi sekarang hanya dapat 1 penumpang itupun tidak mencukupi. Informan tidak menyalahkan adanya transportasi online tetapi peraturan yang tidak jelas dari pemerintah.

#### 6) Abu Samad

Mengatakan :

*“saya tiap hari harus bangun cepat untuk ngantar barang jualan ke langganan saya di pasar, jadi saya sering tidak bisa ngantar anak-anak saya*

---

<sup>16</sup> Muksin Harahap, Hasil Wawancara Pribadi, Selaku Penarik Becak, (Medan 20 Juli 2020).

*ke sekolah, di pasar juga saya udah nyari-nyari sewa, siap narik sewa di pasar saya narik becak di kawasan stasiun kalau siang hari dek, kadang saya bawa bontot utuk makan siang dek biar gak pulang kerumah lagi, kan biar lebih hemat, pengeluaran saya sebulan 1-2 juta dek belum lagi kalau becak saya ada yang rusak”<sup>17</sup>*

Informan Abu Samad (43 thn) merupakan seorang penarik becak yang sudah 10 tahun mangkal di stasiun kereta api Medan dan tidak pernah pindah-pindah. Informan tinggal di jalan besar Hm Yamin dan keseharian informan hanya sebagai penarik becak. Selain itu Informan juga salah satu anggota dari organisasi becak yang ada di stasiun kereta api. Informan memiliki 1 istri dan 5 orang anak dimana anak-anak nya semua sudah pada sekolah sehingga biaya yang harus di keluarkan pun cukup banyak. Informan hanya penarik becak yang biasa mangkal di stasiun dan tidak mempunyai pekerjaan lain selain hanya penarik becak biasa. Sehingga informan harus bekerja keras agar kebutuhan rumah tangga mereka dapat terpenuhi, tetapi istri informan juga tidak hanya berdiam diri di rumah tetapi bekerja juga sebagai pembantu rumah tangga di daerah tempat tinggalnya. Awalnya sebelum kehadiran transportasi *online* informan merasa cukup akan penghasilannya setiap hari, karena kalau di stasiun kereta api itu biasanya dapat membawa 5 sampai 6 penumpang dan itu sudah cukup. Tetapi sekarang untuk mendapatkan 1 penumpang saja sudah cukup sulit dan sudah payah di dapat. Informan cukup merasa tersaingi adanya transportasi online tersebut karena telah membuat pendapatan mereka menurun.

#### 7) Edi Suranta

Mengatakan :

*“saya udah narik becak 7 tahun lebih, selama itu pula setiap hari saya bawa bekal dari rumah buat makan siang supaya lebih hemat, kalau mau makan di tempat lain lagi uda berapa yakan, bisa-bisa anak saya gak makan nanti, sekarang kan uda banyak tuh pengemudi online jadi agak susah cari penumpang kadang saya juga sampe malam kan di sini, dulunya pendatang yang tiba di stasiun ini nyarik becak nah sekarang kami nih lah dek yang nyarik mereka biar mau naik becak bapak, kalau masalah ongkos saya kasih murah sesuai kemauan pelanggan. tapi ya Alhamdulillah dek masih bisa tercukupi selagi kita usaha yakan”<sup>18</sup>*

Informan Edi suranta (34 thn) merupakan seorang penarik becak yang ada di stasiun kereta api Medan, informan tinggal di daerah jalan muchtar basri.

<sup>17</sup> Abu Samad, Hasil Wawancara Pribadi, Selaku Penarik Becak, (Medan 20 Juli 2020).

<sup>18</sup> Edi Suranta, Hasil Wawancara Pribadi, Selaku Penarik Becak, (Medan 20 Juli 2020).

Pengalaman informan sebagai penarik becak motor tidak dapat dikatakan baru. Buktinya Informan kurang lebih sudah 7 tahun mengeluti profesi sebagai penarik becak. Informan biasanya mangkal di kawasan kereta api Medan dan juga termasuk dari anggota organisasi yang disebut SKAM yang ada di pangkalan stasiun kereta api Medan. Informan biasanya datang mulai pagi hari dan menunggu sampai adanya penumpang yang menaiki becak nya tersebut. Informan memiliki 1 istri dan 2 anak, istri informan merupakan seorang pembantu rumah tangga yang bekerja disekitar rumah nya. Informan tidak keberatan istrinya bekerja, karena pekerjaan istrinya juga dapat membantu ekonomi mereka untuk kebutuhan kehidupan sehari-hari. Informan juga mendukung apa yang di lakukan oleh istrinya.

Penghasilan informan biasanya setiap harinya tidak dapat disamakan, mengingat bahwa setiap hari itu belum tentu ada penumpang yang naik becak. Biasanya kalau di rata-ratakan penghasilannya bisa dapat seratus ribu itu kalau lagi rame. Apalagi setelah adanya transportasi online ini pendapatan pun semakin menurun, belum tentu satu hari itu bisa mendapatkan penumpang tidak seperti sebelum ada transportasi online tersebut. Akan tetapi informan tetap semangat untuk menarik becak nya dan tetap selalu berusaha. Sejauh ini kendala yang berat hanya kurangnya eksistensi dari becak motor. Karena kemunculan transportasi online membuat masyarakat juga ikut berperan dalam situasi tersebut. Sulitnya mendapatkan penumpang di bandingkan dengan mereka hanya tinggal menerima pesanan. Sedangkan penarik becak sudah lama menunggu belum tentu juga bisa dapat penumpang.

## **1. Dampak Hadir nya Transportasi *Online* Terhadap Penarik Becak Motor**

### **a. Kondisi ekonomi transportasi konvensional akibat hadirnya transportasi *online***

Memahami model bisnis transportasi *online* maka harus memahami model bisnis yang dijalankan oleh perusahaan. Dalam bisnis transportasi *online*, tidak ada kepemilikan alat transportasi oleh perusahaan, yang dalam teori ekonomi disebut dengan *sharing economy*. Pada konteks transportasi konvensional merupakan peradaban *owning economy*, dimana setiap individu memiliki sendiri-sendiri. Berbeda dengan pemilik usaha transportasi konvensional yang harus membeli kendaraan, menyiapkan lahan parkir, tempat perawatan dan segala macam perijinan yang membutuhkan ongkos yang besar, menjadikan beban operasional yang harus ditanggung sangat tinggi maka tarif yang ditawarkan kepada konsumen menjadi

sangat tinggi.

Pangastuti Menyatakan bahwa Experiential Marketing mempunyai pengaruh sangat signifikan terhadap loyalitas pelanggan. Dari dimensi Experiential Marketing yang terdiri dari sense, feel, think, act. Menyatakan bahwa dimensi ACT merupakan dimensi yang nilai signifikasinya paling tinggi yaitu sebesar 88.4%. Menurunnya jumlah penumpang tentu saja berimbas pada jumlah pendapatan dari pelaku transportasi konvensional, seperti tergambar jelas dalam temuan penelitian penurunan jumlah penumpang sangat besar, sebelum adanya transportasi online bisa mendapatkan penghasilan di atas duaratus ribu bagi sopir angkot, bagi ojek pangkalan bisa mendapatkan 60 ribu sampai 100 ribu, sedangkan tukang becak bisa mendapatkan 40 ribu sampai 50 ribu maka setelah adanya transportasi online pendapatan mereka semua berubah total, pendapatan menurun seiring turunnya jumlah penumpang yang dapat diangkut. Salah satu faktor utama ekonomi untuk mengukur seberapa kemampuan ekonomi masyarakat yaitu dari tingkat pendapatan masyarakat. Faktor yang dimaksud hanya bersangkutan dengan pendapatan dan pengeluaran, namun tetapi yang paling penting yaitu mengetahui besarnya perbandingan antara penerimaan dengan pengeluaran.

Pendapatan bisa digunakan untuk ukuran dalam menilai kesuksesan suatu usaha . Kondisi ekonomi seseorang dapat dilihat dari seberapa besar pendapatan yang mampu didapatkan setelah bekerja, pada konteks tukang becak, ojek pangkalan serta sopir angkot adanya pendapatan mereka dipengaruhi dari jumlah penumpang yang mampu diangkut setiap harinya. Kondisi ini tentu tidak bisa dibiarkan, perubahan adalah solusinya karena memang pada konteks bisnis konsumenlah yang menentukan memilih alat transportasi yang mana sesuai kebutuhan konsumen .

#### b. Kondisi Sosial Transportasi Konvensional Akibat Transportasi Online

Hasil penelitian dari Rohani Budi Prihatin seiring dengan temuan penelitian ini yang menyebutkan aksi demo dari pengemudi taksi konvensional pada menuntut untuk memblokir layanan transportasi berbasis online yang berakhir dengan kerusuhan. dalam pandangan akademis, fenomena ini disebut revolusi industri tahap keempat yang ditandai saling terhubungnya antar individu dan perubahan struktur bisnis konvensional. Dalam jangka pendek, permasalahan ini harus diselesaikan dengan cara menciptakan atau memperbaiki pengendalian yang adil bagi kedua belah pihak.

Kesimpulan yang sama dalam penelitian Junior memberikan kesimpulan konflik dengan pengemudi ojek konvensional terjadi secara langsung dalam bentuk

verbal maupun kekerasan fisik. Konflik dengan pengemudi ojek konvensional membuat mereka lebih menyadari mengenai pentingnya aliansi dengan grup kecil lain yang menguntungkan eksistensi mereka. Satriyono Menyatakan bahwa kualitas interaksi produsen dan konsumen dengan indikator sikap, perilaku dan keahlian harus ditingkatkan sehingga dapat meningkatkan dan menjaga kualitas pelayanan kepada konsumen.

Transportasi *online* menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi *online*. Seiring dengan waktu, kehadiran transportasi *online* ini menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya, baik ojek pangkalan, angkot, angkutan becak, taksi konvensional, bus dan lain sebagainya. Transportasi *online* dituding sebagai penyebab menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional.

Hubungan dari masalah yang menyebabkan antara dua kelompok yang berbeda saling serang dikarenakan konflik antara pengemudi transportasi online dengan transportasi konvensional didasari oleh permasalahan sosial seperti tumpang tindih pendapatan ekonomi, hal tersebut dikarenakan pengemudi transportasi konvensional, karena perkembangan zaman semakin maju perubahan sosial di masyarakat pun semakin sekarang lebih memilih transportasi online.<sup>19</sup>

Angkutan umum di kota medan memiliki banyak tipe termasuk angkutan yang banyak di kota medan yaitu betor angkutan beroda tiga yang mirip dengan becak tetapi menggunakan mesin sepeda motor. Banyaknya tipe angkutan umum di kota medan membuat persaingan untuk mengambil penumpang. Angkutan umum khususnya untuk wilayah kota medan dan sekitarnya sudah memiliki masing-masing trayek untuk pengoperasian di seluruh kota medan. Maka dari itu masyarakat tidak perlu khawatir ketika ingin menggunakan angkutan umum karena sudah memiliki kode-kode trayek tersendiri dan aturan yang mengatur undang-undang tentang transportasi umum.

---

<sup>19</sup> Mojang Al Mukaromah, Kartika Yuliari, dan Mohammad Arifin, “Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri”. JIMEK. Vol. 2 No. 2, 2019, hlm. 178

Dimasa sekarang ini transportasi sudah menjadi kebutuhan bagi semua golongan masyarakat baik itu anak-anak dan orang dewasa membutuhkan yang namanya transportasi. Salah satu dari sarana transportasi yang ada adalah transportasi umum dan konvensional. Seiring perkembangan jaman banyak orang yang berkreasi dan menciptakan hal-hal yang baru termasuk salah satunya adalah transportasi seperti Go-jek, Grab, dll. Yang menyediakan layanan transportasi secara online yang mempermudah masyarakat untuk bepergian tanpa harus berusaha payah mencari lagi.

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

Pendapatan merupakan hal yang diperoleh dari suatu pekerjaan yang diharapkan mampu memenuhi kebutuhan hidup seseorang bahkan juga mampu menjadi acuan dalam menentukan tinggi-rendahnya status sosial seseorang.

Transportasi online kian semakin menguasai segala titik kota medan. Mereka menggunakan tarif murah tetapi berdasarkan Surat Keputusan dari pemerintah, tetapi untuk kelayakan pengoperasian mereka belum ada diizinkan. Keberadaan transportasi online tentu saja memengaruhi pendapatan penarik becak hingga 80 persen seiring dengan penurunan minat masyarakat terhadap jasa becak motor tersebut.

Salah satu pengendara becak yang beroperasi di stasiun kereta api kota medan yaitu taupik hidayat (41) mengatakan :

*“dulu saya biasanya dapat 6 sampek 10 penumpang sebelum adanya transportasi online, uang keluar setiap hari memang selalu ada, ya setiap hari anak-anak kan sekolah jadi harus kasih uang jajan sampe 30 ribu buat 3 anak saya, buat makan lagi, dan saya masih bersyukur istri saya masih mau bantu buat kebutuhan sehari-hari jadi tukang cuci di rumah tetangga, dan usaha kecil-kecilan, adanya transportasi online ini memang berpengaruh dek sama tukang becak seperti saya yang dulunya saya bisa nabung sekarang jarang bias nabung, tapi saya tetap bersyukur masih bisa makan dek, sebenarnya saya kepikiran juga mau beralih jadi driver ojol tapi mikir juga apa ya mungkin kedepannya lebih baik”.*

Dari hasil wawancara kepada informan di atas bahwa kehadiran transportasi online memberikan dampak kepada pengemudi becak bermotor penurunan pendapatan yang sangat di rasakan oleh para pengemudi becak, pelanggan yang dulunya pengguna setia becak sekarang lebih memilih menggunakan jasa Transportasi *online*, diminati masyarakat karena lebih praktis, tarif yang jelas, lebih aman, kemudahan dalam pembayaran dan inovasi tiada henti. hadirnya transportasi online sangat berdampak terhadap perekonomian tukang becak yang mengakibatkan pendapatan tukang becak menurun.

## **2. Kondisi pendapatan tukang becak sebelum dan sesudah hadirnya transportasi *online***

Salah satu informan pengendara becak yang beroperasi di stasiun kereta api kota medan yaitu muksin harahap (42 thn) mengatakan :

*“ kalau dulu saya dari menarik becak ini masih sanggup untuk membayar yang lain-lain, merasa masih tercukupilah semua gitu terkadang juga lebih, dulu saya bisa dapat 100 bahkan lebih ,sekarang kan udah makin berat semua, karekan sekarang udah ada transfortasi online, pendapatan saya juga gak kayak dulu lagi, sekarang 30 ribu aja syukur, saya juga kadang cari-cari kerja sampingan gitu kayak gali-gali paret siap itu saya pergi ke stasiun untuk Tarik becak, iya dek kami demo juga kemarin itu.*

Dari hasil wawancara di atas Kehadiran transportasi *online* membuat pengambilan lahan di stasiun kereta api medan cukup dirasakan oleh sebagian pengendara angkutan transportasi betor tersebut. Yang menyebabkan pendapatan dari penarik becak motor menurun drastis, yang biasanya dimana penarik becak dapat menghasilkan pendapatan 100 ribu perhari namun setelah adanya transportasi online hanya dapat mengantongi 30-50 ribu perharinya. Selain itu terjadinya kericuhan Antara pengemudi becak dengan transportasi *online* yang berujung demo, Ini sesuai dengan yang dinyatakan oleh Ibrahim bahwa transfortasi konvensional merasakan permasalahan dari sosial ekonomi dengan titik kajian meliputi pekerjaan, pendidikan dan penghasilan. Sedangkan menurut Darmadi bahwa factor yang menjadi permasalahan sosial yaitu konflik sosial maksudnya persaingan seperti misalnya persaingan menyangkut minat penumpang yang banyak beralih dari transfortasi konvensional ke transfortasi online.<sup>20</sup> Maka dengan pernyataan tersebut bahwa pendapatan pekerja transfortasi konvensional dipicu karena masyarakat yang

---

<sup>20</sup> Mojang Al Mukaromah dkk, *Dampak keberadaan Transfortasi online terhadap kondisi sosial ekonomi tranfortasi konvensional dikota Kediri*, JIMEK Volume 2 No 2 Desember 2019. Hlm 169



lebih tertarik dengan akses transportasi online yang lebih mudah, namun dibalik ini yang sangat mempengaruhi adalah dari segi ekonomi yaitu pendapatan.

### 3. Strategi Penarik Becak Bermotor

#### a. Strategi adaptif

Konsep strategi adaptif dikembangkan oleh Miles dan Snow. Strategi adaptif dikembangkan berbasis situasi yang dihadapi oleh perusahaan dalam suatu persaingan bisnis, dalam model strategi adaptif terdapat empat jenis strategi, yaitu :

##### 1) *Prospector strategy* atau strategi prospector

Yaitu meliputi berani mengambil resiko, mencari peluang, melakukan inovasi dan pertumbuhan. Strategi ini cocok untuk kondisi lingkungan bisnis yang dinamis.

##### 2) *Defender strategy* atau strategi bertahan

Yaitu menghindari perubahan, mengutamakan stabilitas, dan mempertimbangkan pengurangan ukuran bisnis. Strategi ini cocok untuk lingkungan bisnis yang stabil dan industri yang sedang mengalami penurunan.

##### 3) *Reactor strategy* atau strategi reactor

Yaitu merespon lingkungan tanpa memiliki rancangan strategi yang bersifat jangka panjang. Perusahaan hanya bersifat reaktif dan berorientasi jangka pendek.

##### 4) *Analyzer strategy* atau strategi penganalisa

Yaitu mempertahankan stabilitas sambil melakukan inovasi yang bersifat terbatas. Strategi ini terletak diantara strategi prospector dan strategi reactor. Strategi ini biasanya dilakukan oleh perusahaan yang bukan menjadi pemimpin pasar (leader), tetapi follower. Dalam strategi ini, perusahaan akan mengikuti leader, namun juga melakukan inovasi yang tidak intensif sambil menunggu perkembangan industri.

Dari penelitian yang peneliti lakukan pada becak bermotor dikawasan pangkalan stasiun kereta api kota medan, Adapun strategi yang dilakukan oleh para becak bermotor di pangkalan pangkalan tersebut untuk mempertahankan kuantitas pelanggannya adalah sebagai berikut:

#### a) *Defender strategy* atau strategi bertahan

Salah satu pengemudi becak yang ada di stasiun kereta api kota medan joko purwanto (45) mengatakan :

*“ bapak masih tetap narik becak ya karena sekarang dek nyari kerja itu susah, apalagi usia bapak yang sekarang juga sudah berumur kan mana ada yang mau nerima saya kerja, mau gak mau saya harus tetap narik becak untuk kehidupan keluarga, yang penting tetap bersyukur masih bisa makan, untuk ini yang saya lakukan ya tetap usaha cari pelanggan apalagi di stasiun ini cukup banyak juga kan pendatang dari luar medan yang dating, bapak sebagai penarik becak ya harus ramah-ramah sama calon konsumen, sesekali kalau ada yang nawar ongkosnya dengan harga yang gak wajarnya bapak tetap terima, yang penting ada yang mau naik becak bapak. “*

Dari hasil wawancara di atas yang dilakukan pengemudi becak bermotor joko purwanto dalam menarik pelanggan yaitu dengan cara ramah kepada pelanggannya dan mengikuti permintaan yang di inginkan pelanggan agar pelanggan tersebut menaiki becaknya. Ini sesuai dengan Lovelock dan Wirtz (2011:44) Bauran pemasaran adalah mewakili bahan yang dibutuhkan untuk membuat strategi yang layak untuk memenuhi kebutuhan pelanggan menguntungkan pasar kompetitif.<sup>21</sup> Artinya, strategi yang digunakan tukang becak terhadap pelanggan bagian dari cara pemasaran yang menguntungkan dengan cara melayani pelanggan dengan baik .

Salah satu pengemudi becak bermotor yang ada di stasiun kereta api kota medan yaitu edi suranta (34) mengatakan :

*“saya udah narik becak 7 tahun lebih, selama itu pula setiap hari saya bawa bekal dari rumah buat makan siang supaya lebih hemat, kalau mau makan di tempat lain lagi uda berapa yakan, bisa-bisa anak saya gak makan nanti, sekarang kan uda banyak tuh pengemudi online jadi agak susah cari penumpang kadang saya juga sampe malam kan di sini, dulunya pendatang yang tiba di stasiun ini nyarik becak nah sekarang kami nih lah dek yang nyarik mereka biar mau naik becak bapak, kalau masalah ongkos saya kasih murah sesuai kemauan pelanggan. tapi ya Alhamdulillah dek masih bisa tercukupi selagi kita usaha yakan”.*

Dari hasil wawan cara tersebut yang di lakukan edi suranta sebagai pengemudi becak motor yang ada di stasiun kereta api melakukan pemasaran dengan cara melakukan tawar-menawar Antara pengemudi dengan calon pelanggan sesuai kesepakatan anatar keduanya. Hal inilah yang membuat becak sampai saat ini tetap bertahan.

---

<sup>21</sup> Dwi Karyayuris dan Soni Harsono, *Strategi pemasaran jasa transportasi taksi konvensional menghadapi persaingan jasa transportasi berbasis aplikasi online disurabaya*, Journal Of Businnes and Banking, Volume 7 Number 1, May Oktober 2017, STIE Perbanas Press.

b) Prospector strategy atau strategi prospektor

Salah satu pengemudi becak yang ada di stasiun kereta api kota medan yaitu asril husaini (42) mengatakan :

*“ya memang munculnya transportasi online buat pendapatan saya menurun, tapi kita tetap harus semangat kan, yang penting tetap usaha, semua sudah ada rezeki nya masing-masing tinggal bagaimana cara kita memperoleh nya, cara yang saya lakukan sekarang ini ya pelayanan harus di tingkatkan terus, misalnya nih kayak becak saya nih di desain biar makin bagus di pandang, kebersihannya juga harus di jaga biar nyaman, motor nya juga harus di rawat gitu aja si dek harus selalu semangat.”*

Dari hasil wawancara tersebut bahwa yang dilakukan oleh pengemudi becak asril husaini dalam menarik pelanggannya dengan cara melakukan starategy prospektor yaitu berani mengambil resiko dan melakukan inovasi atau melakukan sesuatu yang berbeda dengan cara mendesain becaknya agar terlihat lebih menarik dan estetik jika dilihat, selain itu selalu menjaga kebersihan becak tersebut.

Dibalik strategi atau cara yang dilakukan para tukang becak dalam mempertahankan persaingannya dengan ojek online, tukang becak juga harus memiliki eksistensi. Eksistensi sendiri memiliki arti umum yaitu keberadaan. Eksistensi dalam kalangan filsafat eksistensialisme memiliki arti sebagai cara berada manusia, bukan lagi apa yang ada, tapi apa yang memiliki aktualisasi (ada). Cara manusia berada didunia berbeda dengan cara cara yang berbeda-beda.<sup>22</sup> Dengan ini eksistensi tukang becak atau mempertahankan keberadaannya ialah seperti yang dikutip dari wawancara dari pak H.manik :

*“Eksistensi kami sebenarnya ya berusaha membuat pelanggan nyaman terhadap pelayanan kami, nyaman ketika menggunakan jasa kami, berusaha memberikan yang terbaik agar kami sebagai tukang becak tetap dikenal ada keberadaannya, bahwa jasa kami juga sama baiknya seperti ojek online. Bedanya ya kami ini adalah jasa transpotasi konvensional berbeda dengan mereka yang bersistem online.”<sup>23</sup>*

Dari hasil wawancara tersebut pak H manik sampai saat ini tetap bertahan menjadi penarik becak dengan cara membuat pelanggan nyaman, dan bnerusaha memberikan layanan terbaik.

<sup>22</sup> Lorens Bagus, Kamus Filsafat (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2005). Hlm 183.

<sup>23</sup> H.manik , Hasil Wawancara Pribadi, Selaku tukang becak, (Medan 20 Juli 2020).

#### 4. Upaya Kebijakan Pemerintah Terhadap Tukang Becak

Ada banyak berbagai persoalan yang dihadapi tukang becak salah satunya, mempertahankan keberadaan tukang becak di era digital yang semakin maju seperti munculnya transportasi online misalnya gojek dan sejenisnya. Dengan munculnya gojek, sedikit banyaknya pelanggan lebih tertarik dengan transportasi online dengan beberapa alasan seperti lebih cepat melakukan perjalanan. Namun saat ini upaya yang dilakukan pemerintah belum kelihatan. Alasan ini berdasarkan wawancara yang dikutip oleh pak H.manik yaitu :

*“selama kami mangkal disini jadi tukang becak, belum ada yang namanya bantuan-bantuan sama kami. Belum ada kami nerima apapun. Sampai terjadinya konflik antar tukang becak dan transportasi online, gara-gara pelanggan stasiun disini lebih sering mesan transportasi online, jadi kami ini udah mangkal seharian gak da uang yang kami terima, anak binik kami juga perlu uang untuk makan untuk sekolah. Jadi selama ini gak da upaya yang dilakukan pemerintah untuk kami. Adapun paling campurtangan pemerintah dinas sosial yang melakukan pemisahan sewaktu terjadinya bentrok Antara kami tukang becak dengan pekerja transportasi online.<sup>24</sup>”*

Jadi, setelah dilakukannya wawancara terhadap tukang becak terhadap upaya pemerintah ternyata, belum ada usaha atau upaya yang dilakukan pemerintah untuk tukang becak.

---

<sup>24</sup> *Ibid*, H manik

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Dari hasil penelitian yang telah penulis uraikan, dapat disimpulkan bahwa :

1. Setelah adanya transportasi *online* banyak perubahan yang terjadi pada penarik becak bermotor di pangkalan stasiun kereta api kota medan, perubahan yang paling mendasar yaitu terganggunya mata pencaharian para penarik becak karena munculnya transportasi online yang berujung pada semakin menurunnya pendapatan harian mereka dan berdampak pada aspek kehidupannya, terjadinya kecemburuan antara penarik becak dengan pengemudi transportasi *online* yang berujung ricuh dan mengharuskan penarik becak menerapkan strategi untuk bertahan dalam menghadapi transportasi *online* yang semakin banyak saat sekarang ini.
2. Pendapatan tukang becak mengalami perubahan setelah masuknya transportasi *online* yang beroperasi. Sebelum adanya transportasi *online*, pendapatan tukang becak dapat memenuhi kebutuhannya sehari-hari bahkan tukang becak sendiri dapat menyimpan sebagian penghasilan dalam bentuk tabungan, nominalnya kurang lebih Rp100.000 perhari. Namun, setelah adanya keberadaan transportasi *online*, pendapatan tukang becak menurun drastis. Nominal yang didapatkan hanya cukup memenuhi kebutuhan sehari-hari bahkan terbilang kurang nominalnya Rp30.000 bahkan bisa lebih rendah lagi.
3. Berdasarkan hasil penelitian dan pengamatan langsung di temukan fakta bahwa para penarik becak motor di pangkalan stasiun kereta api kota medan menerapkan strategi dalam menghadapi transportasi *online*, yaitu Defender strategy atau strategi bertahan yaitu menghindari perubahan, mengutamakan stabilitas, seperti tukang becak yang memilih profesi ini dan tetap bertahan untuk menarik becak walaupun kondisi transportasi *online* yang semakin banyak. Selanjutnya Prospector Strategy atau strategi prospektor yaitu meliputi berani mengambil resiko, mencari peluang melakukan inovasi pertumbuhan seperti tukang becak yang tetap memilih menjadi tukang becak walaupun jumlah transportasi online yang semakin banyak, ini merupakan dari strategi prospektor yang dilakukan tukang becak. Maka dari strategi yang digunakan menurut peneliti strategi yang

digunakan adalah efektif, artinya strategi yang digunakan dapat membawa hasil dari usaha yang dilakukan tukang becak. Bertahan dan mengambil resiko yang dilakukan adalah strategi tukang becak dalam menghadapi transportasi *online* yang semakin banyak dan meningkat disetiap harinya.

## **B. Saran-Saran**

### 1. Bagi Pemerintah :

- a. Agar lebih memperhatikan kondisi perekonomian masyarakat miskin atau kurang mampu secara khusus para penarik becak dengan memberikan bantuan-bantuan berupa sembako ataupun uang tunai.
- b. Membatasi kouta para driver pengemudi transportasi *online* dan menerapkan aturan tarif yang sesuai atau wajar agar tidak ada terjadinya kesenjangan Antara penarik becak dengan driver transportasi *online*.

### 2. Kepada penarik becak :

- a. Tukang becak harus lebih bersabar dalam menghadapi jumlah transportasi *online* yang semakin meningkat.
- b. Tukang becak jangan mudah terprovokasi oleh oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab dalam menghadapi para driver transportasi *online*
- c. Tukang becak harus selalu solid dan saling merangkul agar tidak terpecah belah dan menghadapi kesalahpahaman.
- d. Tukang becak harus membuat strategi atau taktik yang lebih kreatif agar dapat mencapai pendapatan yang lebih baik.

## DAFTAR PUSTAKA

Al-Quran dan Terjemahan

Amirullah, (2015), *Pengantar Manajemen*, Jakarta : Mitra Wacana Media

Arif, Muhammad. (2018), *Filsafat Ekonomi Islam*. Medan: FEBI UIN-SU Press,

Al Mukaromah Mojang dkk , (2019), “*Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri*”. JIMEK. Vol. 2 No. 2

Bungin H.M Burhan , (2007), *Penelitian Kualitatif*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada

Fauzi Irwan , (2018), Skripsi: “*Strategi Pemenuhan Kebutuhan Hidup Tukang Becak Di Kawasan Malioboro Yogyakarta*” Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga

Hardoyo Su Rito, (2011), *Strategi Adaptasi Masyarakat Dalam Menghadapi Bencana*, Yogyakarta : Pohon Cahaya

Haris Budiyo Dan Amirullah ,(2004), *Pengantar Manajemen*, Yogyakarta: Graha Ilmu

Henri septanto (2016), “*Ekonomi Kreatif dan Inovasi Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike.*” *Bina insani ICT journal* 3.1

Khuzaini, anis agustin. (2017), “*persepsi masyarakat terhadap penggunaan transportasi online (Go-jek) di Surabaya*”, *jurnal ilmu dan riset manajemen*, vol. 6 No. 9

Harsono soni, Dwi karyayuris. (2017), “*strategi pemasaran jasa transportasi taksi konvensional menghadapi persaingan jasa transportasi berbasis aplikasi online disurabaya*”, *jurnal Of Businnes and Banking* , vol. 7 No1

Mulyadi, (2018), *System Terpadu Pengelolaan Kinerja Personel Berbasis Balanced Scorecard*, Yogyakarta: Upp Stim Ykpn

Mangatta Baihaqi Hendri, (2016), “*Strategi Adaptasi Tukang Becak Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi*” ,*Jurnal Holistic*, Vol. 9 No. 18

Muhammad. *Etika Bisnis Islam*. Akademi Manajemen Perusahaan YKPN. Yogyakarta

- Tarigan Martianus , (2018), Skripsi: “*Strategi Bertahan Hidup Penarik Becak Terhadap Kehadiran Gojek Di Kampus Usu Padang Bulan Medan*” , Medan: Universitas Sumatera Utara
- Noor Juliansyah ,(2011) *Metodologi Penelitian, Skripsi, Tesis, Disertasi, Dan Karya Ilmiah*, Jakarta : kencana prenadamedia group
- Nasution. (2004), *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia
- O.Z Tamin, (200), “*perencanaan dan pemodelan transportasi*”, Bandung:ITB,
- Pudja Ariyanto , (1989), *Adaptasi Masyarakatmakian Di Tempat Yang Baru*, Jakarta: Depdikbud
- Rahmani, Nur Ahmadi Bi ,(2016), *Metodologi Penelitian Ekonomi*, Medan: FEBI UIN-SU Press
- Sadih Dewi, (2015), *Metode Penelitian Dakwah*, Bandung : Remaja Rosdakarya
- S Soesilo, (1999) “*ekonomi perencanaan dan manajemen kota*”, Jakarta : megister perencana dan kebijakan public universitas Indonesia
- Sugyono, *Metode Penelitian Tindakan Komprehenship*, Bandung : Alfabeta
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R&D*, Bandung : Alfabeta
- Shadily Hasan, (1993), *Sosiologi Untuk Masyarakat Indonesia*, Jakarta : Rineka Cipta
- Saydsam Gouzali, (2006) *Panduan Lengkap Pengantar Bisnis (Introduction To Business)*, Bandung : Kencana Prenadamedia Group
- Steven gunawan. (2017) “*persepsi konsumen atas layanan Grab Car Di surabaya.*” *Agora 5.2*
- Tjokromidjojo Bintoro,(1986), *Teori Dan Strategi Pembangunan Nasional*, Jakarta: Gunung Agung
- Tjiptono Fandi, (2019), *Pemasaran Jasa*, Yogyakarta : Andi
- Tarigan, Azhari Akmal et. Al, (2011). *Metodologi Penelitian Ekonomi Islam*, Medan: La-Tansa Press
- Helmi situmorang Syafrizal, (2011), *Bisnis Konsep Dan Kasus*, Usu Press
- Wijaya Andika , (2016), *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Jakarta: Sinar Grafika
- Yoga Pratama, Geistiar dkk.,(2016), “*perlindungan hokum terhadap data pribadi pengguna jasa transportasi online dari tindakan penyalahgunaan pihak penyedia jasa berdasarkan undang-undang Nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen.*” *Diponegoro law journal 5.3*



Zikmund, W.G., & Babin, B J. (2011), *Menjelajahi Riset Pemasaran*. Jakarta : Salemba Empat

[https://id.m.wikipedia.org/wiki/Becak\\_Mesin](https://id.m.wikipedia.org/wiki/Becak_Mesin)

<http://m.kumparan.com/kumparantech/organisasi-ojol-ada-4-juta-driver-ojol-di-indonesia-1tBrZLEXOEI/full>

<http://Icdibrand.Blogspot.Com/Sejarah-Becak-Mesin-Di-Sumatera-Utara>

<http://Saham.News/Artikel/Pengertian-Pasar-Secara-Umum-Dan-Menurut-Ahli-Dalam-Ilmu-Ekonomi/>

<http://Ikhsani,Www.Aturduit.Coms>

[https://id.m.wikibooks.org/wiki/profil\\_becak\\_di\\_indonesia/sejarah\\_perkembangan\\_becak\\_di\\_indonesia](https://id.m.wikibooks.org/wiki/profil_becak_di_indonesia/sejarah_perkembangan_becak_di_indonesia)

[https://id.m.wikipedia.org/wiki/kota\\_medan](https://id.m.wikipedia.org/wiki/kota_medan)

<https://industri.kontan.co.id/news/maxim-transportasi-online-asal-rusia-yang-mulai-gencar-ekspansi-ke-indonesia>

<http://inovasistartup.blogspot.com/2018/05/oke-jack-ojek-online-lokal-asal-malang.html?m=1>

## DAFTAR WAWANCARA

Kepada Penarik Becak :

- 2) Sejak kapan bapak jadi tukang becak ?
- 3) Sejak kapan bapak mangkal disini ?
- 4) Kenapa bapak memilih profesi ini ?
- 5) Gimana tanggapan bapak mengenai adanya transportasi online?
- 6) Apakah bapak merasa tersaingi oleh transportasi online ?
- 7) Semenjak adanya transportasi online, apakah terjadi perubahan terhadap pendapatan bapak?
- 8) Strategi apa yang bapak gunakan untuk mempertahankan keberadaan bapak?
- 9) Apakah pernah terjadi konflik Antara tukang becak dengan transportasi online pak?
- 10) Bagaimana upaya pemerintah terhadap tukang becak?
- 11) Apakah bapak tertarik berpindah profesi menjadi karyawan transportasi online?

## DOKUMENTASI



Gambar 1 Stasiun KAI kota Medan



Gambar 2 Pangkalan Becak Bermotor Stasiun KAI kota Medan



Gambar 3 Ketua FSPB SKAM



Gambar 4 Wawancara dengan Pengemudi Becak Bermotor



Gambar 5 Wawancara dengan Pengemudi Becak Bermotor



Gambar 6 Wawancara dengan Pengemudi Becak Bermotor



Gambar 7 Wawancara dengan Pengemudi Becak Bermotor



Gambar 8 Wawancara dengan Pengemudi Becak Bermotor



Gambar 9 Wawancara dengan Pengemudi Becak Bermotor

## **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

### **I. IDENTITAS PRIBADI**

1. Nama : Doni Wijaya
2. NIM : 0501162155
3. Tempat/Tanggal Lahir : Suka Dame 05 Mei 1998
4. Pekerjaan : Mahasiswa
5. Alamat : Jl. Bilal Ujung Gg Musyawarah No 47 A

### **II. RIWAYAT PENDIDIKAN**

1. Tamatan SD Negeri 115494 Suka Dame Berijazah Tahun 2010
2. Tamatan MTs Islamiyah S3 Aek Nabara Berijazah Tahun 2013
3. Tamatan SMAN 1 Rantau Selatan Berijazah Tahun 2016