

**ANALISIS TRANSFORMASI TRANSPORTASI
TRADISIONAL MENJADI TRANSPORTASI ONLINE
DI KOTA PALEMBANG**



**Oleh:
WD. Adahya Ramadhani Ruzi
NIM : 2030602183**

SKRIPSI

**Diajukan kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Raden Fatah
untuk Memenuhi Salah Satu Syarat guna Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi (S.E)**

**TAHUN
2024**



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN)
RADEN FATAH PALEMBANG
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Jl. Prof. KH. Zainal Abidin Fikry, KM. 3,5 Palembang Kode Pos 30126




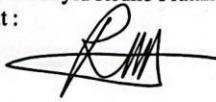


Formulir E.4

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : WD. Adahya Ramadhani
NIM : 2030602183
Program Studi : Ekonomi Syariah
Skripsi Berjudul : Analisis Transformasi Transportasi Tradisional Menuju
Transportasi Online Di Kota Palembang

Telah Diterima dalam Ujian Skripsi pada Tanggal 27 Juni 2024

PANITIA UJIAN SKRIPSI

Tanggal	Pembimbing Utama	: Dr. Rinol Sumantri, M.E.I t.t : 
Tanggal	Pembimbing Kedua	: Nur Hesthria, S.P., M.Si t.t : 
Tanggal	Penguji Utama	: Iceu Sri Agustina, SS, M.M t.t : 
Tanggal	Penguji Kedua	: M. Rasyid Redho Pratama, Lc. M.E, Sy t.t : 
Tanggal	Ketua Panitia	: Zuul Fitriani Umari, M.H.I t.t : 
Tanggal	Sekretaris	: Iceu Sri Agustina, SS, M.M t.t : 



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN)
RADEN FATAH PALEMBANG
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Jl. Prof. KH. Zainal Abidin Fikry, KM. 3,5 Palembang Kode Pos 30126

Formulir D.2

Hal : Mohon Izin Penjilidan Skripsi

Kepada Yth.
Bapak Wakil Dekan I
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Raden Fatah Palembang

Assalamu'alaikumWr. Wb.

Kami menyatakan bahwa mahasiswa:

Nama Mahasiswa : WD. Adahya Ramadhani
NIM : 2030602183
Program Studi : Ekonomi Syariah
Skripsi Berjudul : Analisis Transformasi Transportasi Tradisional Menuju
Transportasi Online Di Kota Palembang

Telah selesai melaksanakan perbaikan skripsinya sesuai dengan arahan dan petunjuk dari penguji. Selanjutnya, kami mengizinkan mahasiswa tersebut untuk menjilid skripsinya agar dapat mengurus ijazahnya.

Demikianlah surat ini kami sampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Wassalammu'alaikumWr. Wb.

Palembang, Juli 2024

Penguji Utama

Penguji Kedua,

Iceu Sri Agustina, SS. M.M
NIP. 198308232023212039

M. Rasvid Redho Pratama, Lc. M.E. Sy
NIP. 1990010520220301001

Mengetahui,
Wakil Dekan I



Dr. Rika Lidyah, SE, M.Si, Ak, CA
NIP. 197504082003122001



KEMENTERIAN AGAMA
UIN RADEN FATAH PALEMBANG
PROGRAM STUDI EKONOMI ISLAM
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Alamat: Jl. Prof. KH. Zainal Abidin Fikri, Telepon 0711 353276, Palembang 30126

Formulir C

Hal : Persetujuan Ujian Skripsi

Kepada Yth.,
Ketua Prodi S1 Ekonomi Syariah
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Raden Fatah
Palembang

Assalamu'alaikum wr.wb

Judul Skripsi : Analisis Transformasi Transportasi Tradisional Menuju
Transportasi Online Di Kota Palembang

Ditulis Oleh : WD. Adahya Ramadhani

Nim/ Program Studi : 2030602183/ Ekonomi Syariah

Saya berpendapat bahwa skripsi tersebut sudah dapat diajukan kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam untuk diujikan dalam ujian *Komprehensif* dan *Munaqosyah* ujian skripsi.

Wassalamu'alaikum wr.wb

Pembimbing Utama

Dr. Rinol Sumantri, MEI
NIP.197502142008011011

Palembang, Juni 2024

Pembimbing Kedua

Nur Hesthria, M. Si
NIP. 20211122141219912

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : WD. Adahya Ramadhani

Nim : 2030602183

Fakultas/Jurusan : Ekonomi dan Bisnis Islam/ Ekonomi Syariah

Judul Skripsi : Analisis Transformasi Transportasi Tradisional Menuju
Transportasi Online di Kota Palembang

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian atau karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata dikemudian hari penulisan skripsi ini merupakan hasil plagiasi atau penjiplakan terhadap karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus menerima sanksi berdasarkan aturan tata tertib yang berlaku di UIN Raden Fatah Palembang.

Demikian Pernyataan ini saya buat, dengan sebenarnya dan tidak dipaksa oleh pihak manapun.

Palembang, Juni 2024

Saya yang menyatakan



WD. Adahya Ramadhani

NIM: 2030602183



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN)
RADEN FATAH PALEMBANG
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Jl. Prof. KH. Zainal Abidin Fikry, KM. 3,5 Palembang Kode Pos 30126

PENGESAHAN DEKAN

Nama Mahasiswa : WD. Adahya Ramadhani
NIM/ Program Studi : 2030602183 / Ekonomi Syariah
Skripsi Berjudul : Analisis Transformasi Transportasi Tradisional
Menuju Transportasi Online Di Kota Palembang

Telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E) dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri (UIN) Raden Fatah Palembang.

Palembang, Juli 2024

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam


Dr. H. Hesti Junaidi, M.A.
NIP. 196001241998031006



KEMENTERIAN AGAMA
UIN RADEN FATAH PALEMBANG
PROGRAM STUDI EKONOMI ISLAM
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Alamat: Jl. Prof. KH. Zainal Abidin Fikri, Telepon 0711 353276, Palembang 30126

Formulir C.2

NOTA DINAS

Kepada Yth.,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Raden Fatah Palembang

Assalamu 'alaikum wr.wb

Disampaikan dengan hormat, setelah melakukan bimbingan, arahan. dan koreksi terhadap naskah skripsi yang berjudul:

**Analisis Transformasi Transportasi Tradisional
Menuju Transportasi Online Di Kota Palembang**

Yang ditulis oleh:

Nama : WD. Adahya Ramadhani
NIM : 2030602183
Program : S1 Ekonomi Syariah

Saya berpendapat bahwa skripsi tersebut sudah dapat diajukan kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam untuk diujikan dalam ujian *Komprehensif* dan sidang *Munaqosyah* ujian skripsi.

Wassalamu 'alaikum wr.wb

Pembimbing Utama

Palembang, Juni 2024

Pembimbing Kedua

Dr. Rinol Sumantri. MEI
NIP.197502142008011011

Nur Hesthria. M. Si
NIP. 20211122141219912

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

"Dan carilah (pahala) negeri akhirat dengan apa yang telah dianugerahkan Allah kepadamu, tetapi janganlah kamu melupakan bagianmu di dunia."

(Al-Qashash: 77)

"Dan barang siapa bersungguh-sungguh, sesungguhnya kesungguhan itu adalah untuk dirinya sendiri."

(Al-Ankabut: 6)

"Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya."

(Al-Baqarah: 286)

PERSEMBAHAN

Dengan mengucap rasa syukur kepada Allah SWT, saya persembahkan skripsi sekaligus ucapan terimakasih ini kepada:

- ❖ Teruntuk diri sendiri, terima kasih atas effort dan kerja samanya untuk tetap kuat sampai saat ini, hingga pada akhirnya kita sampai pada titik dimana semua anak ingin membanggakan kedua orang tua nya dengan menyelesaikan pendidikan sarjana ini.
- ❖ Teruntuk Ibundaku Fauziah dan Ayahandaku (Alm) La Ode Rumpa yang selalu senantiasa berdo'a agar penulis bisa menyelesaikan dan menginginkan ku jenjang pendidikan sarjana saat ini.
- ❖ kepada adik saya tercinta dan teruntuk juga kedua saudaraku La Ode Fakhri Arya Akhbari Ruzi dan La Ode Luthfi Alfiansyah Ruzi yang selalu memberikan dukungan dan doa karena kita yang akan meneruskan perjuangan keluarga.
- ❖ Teruntuk kakak dan ayuk sepupuku, Abdul Irsan Naya, dan Ambar Wulandari yang tidak pernah berhenti untuk mendukung saya dalam proses penulisan skripsi ini.
- ❖ Teruntuk saudari kandung mamaku, Hj. Rosalis, Cik ima, Mala Krisna, dan (Almh) Rusdiah yang telah mengiringi proses saya sampai menyelesaikan perkuliahan ini.
- ❖ Teruntuk dosen sekaligus orang tua keduaku di kampus selaku pembimbing skripsi terbaik saya Bapak Dr. Rinol Sumantri. M.E.I dan Ibu Nur Hesthria,

S.P., M. Si., yang telah sabar membimbing saya untuk menyelesaikan skripsi ini.

- ❖ Sahabat seperjuangan saya, Putri Nurul Adha dan Thomas Kurniawan.
- ❖ Sahabat perkuliahan saya yang ada di dalam grup BANSOS.
- ❖ Serta Almamater tercinta Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang yang telah memberikan ilmu pengetahuan serta pengalaman yang sangat berharga.

PEDOMAN TRANSLITERASI
KEPUTUSAN BERSAMA
MENTERI AGAMA DAN MENTERI PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
REPUBLIK INDONESIA

Nomor : 158 Th. 1987

Nomor : 0543b/U/1987

TRANSLITERASI ARAB-LATIN

Pendahuluan

Penelitian Transliterasi Arab – Latin merupakan salah satu program penelitian puslitbang Lektur Agama. Badan Litbang Agama. Yang pelaksanaannya dimulai tahun anggaran 1983/1984. Untuk mencapai hasil rumusan yang lebih baik, hasil penelitian itu dibahas dalam pertemuan terbatas guna menampung pandangan dan pemikiran para ahli agar dapat di jadikan bahan telaah yang berharga bagi forum seminar yang sifatnya lebih luas dan nasional.

Transliterasi Arab – Latin memang dihajatkan oleh bangsa Indonesia karena huruf Arab di pergunakan untuk menuliskan kitab Agama Islam berikut penjelasannya (Al-Qur'an dan Hadist), sementara bangsa Indonesia mempergunakan huruf latin untuk menuliskan bahasanya. Karena ketiadaan pedoman uang buku, yang dapat dipergunakan untuk umat islam di Indonesia yang merupakan mayoritas bangsa Indonesia. Transliterasi Arab – Latin yang terpakai dalam masyarakat banyak ragamnya. Dalam menuju ke arah pembakuan itulah Puslitbang Lektur Agama melalui penelitian dan seminar berusaha menyusun pedoman yang diharapkan dapat berlaku secara Nasional.

Dalam seminar yang diadakan tahun anggaran 1985/1986 yang telah dibahas beberapa makalah yang disajikan oleh para ahli, yang kesemuanya memberikan sumbangan yang besar bagi usaha ke arah itu. Seminar itu juga membentuk tim yang bertugas memutuskan hasil seminar dan selanjutnya hasil tersebut di bahas lagi dalam seminar yang lebih luas. Seminar Nasional Pembakuan Transliterasi Arab - Latin Tahun 1985/1986. Tim tersebut terdiri dari 1) H. Sawabi Ihsan, M.A, 2) Ali Andah, 3) Prof. Gazali Dunai, 4) Prof. Dr. H.B. Jassin dan, 5) Drs. Sudarso, M.Ed. Dalam pidato pengarahan tanggal 10 maret 1986 pada seminar

tersebut, Kepala Litbang Agama menjelaskan bahwa pertemuan itu mempunyai arti penting dan strategis karena:

1. Pertemuan ilmiah ini menyangkut perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya ilmu pengetahuan keislaman, sesuai dengan gerak majunya pembangunan yang semakin cepat.
2. Pertemuan ini merupakan tanggapan langsung terhadap kebijaksanaan Menteri Agama Kabinet Pembangunan IV, tentang pentingnya peningkatan, pemahaman, Penghayatan, dan pengalaman agama setiap umat beragama, secara ilmiah dan rasional.

Pedoman Transliterasi Arab – Latin yang baku telah lama didambakan karena sangat membantu dalam pemahaman terhadap ajaran dan perkembangan Islam di Indonesia. Umat Islam di Indonesia tidak semuanya mengenal dan menguasai huruf Arab. Oleh karena itu, pertemuan ilmiah yang diadakan kali ini pada dasarnya juga merupakan upaya untuk pembinaan dan peningkatan kehidupan beragama, khususnya umat Islam di Indonesia.

Badan Litbang Agama dalam hal ini Puslitbang Lektur Agama dan Instansi lain yang ada hubungannya dengan kelenturan, sangat menentukan pedoman yang baku tentang Transliterasi Arab – Latin yang dapat di jadikan acuan dalam penelitian dan pengalih huruf an, dari Arab ke Latin dan sebaliknya.

Dari hasil penelitian dan penyajian pendapat para ahli diketahui bahwa selama ini masyarakat masih mempergunakan transliterasi yang berbeda-beda. Usaha penyeragamannya sudah pernah dicoba, baik oleh Instansi maupun perorangan, namun hasilnya belum ada yang bersifat menyeluruh, dipakai oleh seluruh umat Islam di Indonesia. Oleh karena itu dalam usaha mencapai keseragaman, seminar menyepakati adanya pedoman Transliterasi Arab – Latin buku yang dikuatkan dengan suatu surat Keputusan Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan untuk di gunakan secara nasional.

Pengertian Transliterasi

Transliterasi dimaksudkan sebagai pengalih huruf dari abjad yang satu ke abjad yang lain. Transliterasi Arab-Latin di sini ialah huruf-huruf Arab dengan huruf-huruf Latin beserta perangkatnya.

Prinsip Pembakuan

Pembakuan pedoman Transliterasi Arab-Latin di susun dengan prinsip sebagai berikut:

1. Sejalan dengan Ejaan Yang Disempurnakan.
2. Huruf arab yang belum ada padanannya dalam huruf Latin dicarikan padanan dengan cara memberi tambahan tanda diakritik, dengan dasar “satu fenomena satu lambang”.
3. Pedoman Transliterasi ini diperuntukkan bagi masyarakat umum.

Rumusan Pedoman Transliterasi Arab – Latin

Hal-hal yang dirumuskan secara singkat dalam pedoman Transliterasi Arab – Latin ini meliputi:

- A. Konsonan.
- B. Vokal (tunggal dan rangkap).
- C. Maddah.
- D. Ta’marbutah.
- E. Syaddah.
- F. Kata sandang (di depan huruf Syamsiyah dan Qomariyah).
- G. Hamzah.
- H. Penulisan kata.
- I. Huruf kapital
- J. Tajwid

A. Konsonan

Fonem konsonan Bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab di lambangkan dengan huruf, dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf dan sebagian di lambangkan dengan tanda dan sebagian lagi dengan huruf dan tanda sekaligus. Dibawah ini daftar huruf arab dan transliterasi dengan huruf Latin:

Huruf Arab	Tanda Baca	Huruf Latin	Keterangan
ا	Alif	Tidak dilambangkan	tidak dilambangkan
ب	Ba'	B	Be
ت	Ta'	T	Te
ث	Sa'	S	es dengan titik diatas
ج	Jim	J	Je
ح	Ha'	H	ha dengan titik dibawah
خ	Kha'	Kh	Kadan ha
د	Dal	D	De
ذ	Zal	Z	zet dengan titik diatas
ر	Ra'	R	Er
ز	Zain	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	esdan ye
ص	Sad	S	es dengan titik dibawah
ض	Dad	D	de dengan titik dibawah
ط	Ta'	T	te dengan titik dibawah
ظ	Za'	Z	zet dengan titik dibawah
ع	'Ain	'	koma terbalik ke atas
غ	Ghain	Gh	Ge
ف	Fa'	F	Ef
ق	Qaf	Q	Ki
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
ه	Ha'	H	Ha
ء	Hamzah	'	apostrof
ي	Ya'	Y	Ye

B. Vokal

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

1. Vokal Tunggal

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

اَ	Fathah	Ditulis	a
اِ	Kasrah	Ditulis	i
اُ	Dhammah	Ditulis	u

2. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf sebagai berikut:

أَي	fathah dan ya	Ditulis	ai
أَوْ	fathah dan wau	Ditulis	au

C. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
اَ..اِ..اِ	Fathah dan alif atau ya	ā	a dan garis di atas
اِ..اِ	Kasrah dan ya	ī	i dan garis di atas
اِ..اِ	Dammah dan wau	ū	u dan garis di atas

D. Ta' Marbutah

Transliterasi untuk ta' marbutah ada dua, yaitu:

1. Ta' marbutah hidup Ta' marbutah hidup atau yang mendapat harakat fathah, kasrah, dan dammah, transliterasinya adalah "t".
2. Ta' marbutah mati Ta' marbutah mati atau yang mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah "h".
3. Kalau pada kata terakhir dengan ta' marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka ta' marbutah itu ditransliterasikan dengan "h".

Contoh:

Arab	Transliterasi
رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ	<i>Raudhatul athfal</i>
الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ	<i>Al- Madinah al- Munawwarah</i>
الْمَدْرَسَةُ الدِّينِيَّةُ	<i>Al- Madrasah ad- Diniyah</i>

E. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydid yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda syaddah atau tanda tasydid, ditransliterasikan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

Contoh:

Arab	Transliterasi
رَبَّنَا	<i>Rabbāna</i>
نَزَّلَ	<i>Nazzala</i>

F. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu ال, namun dalam transliterasi ini kata sandang itu dibedakan atas:

1. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiyah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf “l” diganti dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

2. Kata sandang yang diikuti huruf qamariyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariyah ditransliterasikan dengan sesuai dengan aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya.

Baik diikuti oleh huruf syamsiyah maupun qamariyah, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanpa sempang.

Contoh:

Arab	Transliterasi
التَّوَابُ	<i>At- Tawwābu</i>
الشَّمْسُ	<i>Asy- Syamsu</i>

G. Hamzah

Hamzah ditransliterasikan sebagai apostrof. Namun hal itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Sementara

hamzah yang terletak di awal kata dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

Contoh:

Arab	Transliterasi
الشُّهَدَاءُ	<i>Asy- syuhadāu</i>
أَمْرٌ	<i>Umirtu</i>
تَأْخُذُونَ	<i>Ta 'khuzūna</i>

H. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik fail, isim maupun huruf ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harkat yang dihilangkan, maka penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh:

Arab	Semestinya	Cara Transliterasi
وَأَوْفُوا الْكَيْلَ	<i>Wa aufū al- kaila</i>	<i>Wa auful-kaila</i>
وَلِلَّهِ عَلَى النَّاسِ	<i>Wa lillāhi a'lā al- nās</i>	<i>Wa lillāhi 'alamnās</i>

I. Huruf Kapital

Meskipun dalam sistem tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf kapital seperti apa yang berlaku dalam EYD, di antaranya: huruf kapital digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri dan permulaan kalimat. Bilamana nama diri itu didahului oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya. Penggunaan huruf awal kapital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, huruf kapital tidak dipergunakan.

Contoh:

Kedudukan	Arab	Transliterasi
Awal Kalimat	مَنْ عَرَفَ نَفْسَهُ	<i>Man 'arafa nafsahu</i>
Nama diri	وَمَا مُحَمَّدٌ إِلَّا رَسُولٌ	<i>Wa mā Muhammadun Illā Rasul</i>

Nama tempat	مِنَ الْمَدِينَةِ الْمُنَوَّرَةِ	<i>Minal- MadinatilMunawwarah</i>
Nama bulan	إِلَى شَهْرِ رَمَضَانَ	<i>Ilā syahri Ramadāna</i>
Nama diri didahului <i>al</i>	ذَهَبَ الشَّافِعِيُّ	<i>Zahaba as-Syāfi 'i</i>
Nama tempat didahului <i>al</i>	رَجَعَ مِنَ الْمَكَّةِ	<i>Raja 'a min al- Makkah</i>

J. Tajwid

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

ABSTRAK

ANALISIS TRANSFORMASI TRANSPORTASI TRADISIONAL MENJADI TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA PALEMBANG

WD. Adahya Ramadhani Ruzi
NIM : 2030602183

Transportasi merupakan salah satu bentuk kebutuhan manusia untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lainnya. Transformasi transportasi di Indonesia kini semakin meningkat seiring dengan berjalannya waktu, sarana dan prasarana transportasi yang baik akan selalu beriringan dan dapat meningkatkan jumlah penumpangnya. Salah satu puncak perubahan dari moda transportasi tradisional menjadi transportasi online di masyarakat, yaitu sering terjadi konflik antara pelaku transportasi tradisional dan transportasi online.

Penelitian ini menggunakan Teori UTAUT sebagai dasar untuk menyelesaikan permasalahan penelitian. Metode Penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah Kualitatif dengan Pendekatan Fenomologis. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku transportasi tradisional untuk beralih ke layanan transportasi online yaitu: Kemudahan Akses, Potensi Pendapatan dari menjadi pelaku transportasi online, Fleksibilitas Waktu, adanya kesempatan untuk meningkatkan permintaan dari konsumen, kemudahan penggunaan aplikasi transportasi online, Peningkatan keamanan dan kepercayaan dan tren pergeseran konsumen.

Keberadaan transportasi online sangat berdampak pada perekonomian pengemudi pangkalan yang mengakibatkan pendapatan menurun. Dengan berkembangnya teknologi yang canggih hadir lah terobosan baru untuk memudahkan masyarakat yaitu transportasi online yang sedang marak saat ini. Beberapa solusi yang bisa dipertimbangkan antara lain adalah Pelatihan dan Peningkatan Skill bagi pelaku transportasi tradisional, Pembentukan Kemitraan dan kolaborasi, pengembangan infrastruktur digital yang memadai, pembentukan regulasi yang adil dan seimbang bagi seluruh pelaku transportasi, Pembentukan koversi dan dukungan keuangan, Pemberdayaan komunitas lokal dan melakukan edukasi kepada masyarakat.

Kata Kunci: *Transformasi, Transportasi, UTAUT, Transportasi Online, Transportasi Tradisional*

ABSTRACT

TRANSPORTATION TRANSFORMATION ANALYSIS TRADITIONAL BECOMES ONLINE TRANSPORTATION IN PALEMBANG CITY

WD. Adahya Ramadhani Ruzi
NIM : 2030602183

Transportation is a form of human need to move from one place to another. The transformation of transportation in Indonesia is now increasing over time, good transportation facilities and infrastructure will always go hand in hand and can increase the number of passengers. One of the peaks of the change from traditional modes of transportation to online transportation in society is that conflicts often occur between traditional transportation actors and online transportation.

This research uses UTAUT Theory as a basis for solving research problems. The research method used in this research is qualitative with a phenomenological approach. Factors that influence traditional transportation players to switch to online transportation services are: Ease of Access, Potential Income from being an online transportation operator, Time Flexibility, the opportunity to increase demand from consumers, ease of use of online transportation applications, Increased security and trust and trends consumer shift.

The existence of online transportation has had a major impact on the economy of base drivers, resulting in decreased income. With the development of sophisticated technology, new breakthroughs have emerged to make things easier for people, namely online transportation which is currently popular. Some solutions that can be considered include training and improving skills for traditional transportation actors, establishing partnerships and collaboration, developing adequate digital infrastructure, establishing fair and balanced regulations for all transportation actors, establishing conversion and financial support, empowering local communities and implementing education to the community.

Keywords: *Transformation, Transportation, UTAUT, Online Transportation, Traditional Transportation*

KATA PENGANTAR

Assalamua 'alaikum warohmatullahi wabarokatuh.

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT. Yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya berupa ilmu pengetahuan dan kelancaran sehingga skripsi dengan berjudul “Analisis Transformasi Transportasi Tradisional Menuju Transformasi Online Di Kota Palembang” dapat terselesaikan sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi S1 Ekonomi Syariah dan memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E) di kampus UIN Raden Fatah Palembang. Sholawat serta salam selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW. Beserta keluarga, sahabat dan pengikutnya hingga akhir zaman.

Dengan penuh rasa syukur, penulis mengucapkan banyak terima kasih khususnya kepada orang tuaku yang senantiasa mendo'akab dan memberi dukungan baik moral maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Serta semua pihak yang telah memberi dukungan, bantuan bimbingan dan doa sehingga penulisan ini dapat terselesaikan dengan baik. Dalam kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Nyanyu Khodijah, S.Ag., M.Si, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang.
2. Bapak Dr. Heri Junaidi, S.Ag., M.Si, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang.
3. Bapak Dr. Rinol Sumantri, M.E.I selaku Ketua Program Studi S1 Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang.
4. Bapak Dr. Rinol Sumantri, M.E.I selaku dosen pembimbing utama yang telah mengarahkan dan membimbing, Memberikan saran, dukungan tulus hingga skripsi ini selesai.
5. Ibu Nur Hesthria, S.P., M.Si selaku dosen pembimbing ke dua yang telah mengarahkan dan membimbing dengan kesungguhan dalam penulis menyelesaikan skripsi.
6. Seluruh dosen, staf pegawai Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam UIN Raden Fatah Palembang yang telah Memberikan Ilmu dan wawasan selama di bangku kuliah.
7. Seluruh Civitas Akademika Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang.
8. Kepada diri sendiri, terima kasih atas effort dan kerja samanya untuk tetap kuat sampai saat ini, hingga pada akhirnya kita sampai pada titik dimana semua anak ingin membanggakan kedua orang tua nya dengan menyelesaikan pendidikan sarjana ini.

9. Kepada Thomas Kurniawan, terima kasih sekali sudah mau direpotkan selama penulisan skripsi ini, terima kasih sudah kebersamai dan menjadi *support system* selama penulisan skripsi.
10. Kepada sahabat terbaikku Putri Nurul Adha, S.E yang telah menemani penulis hingga akhir penulisan skripsi ini dan Terima kasih untuk temantemanku di grub BANSOS yang telah memberikan pengalaman dan pembelajaran selama di bangku kuliah.
11. Seluruh Civitas Akademika Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dan keterbatasan pengalaman pengetahuan. Oleh karena itu, dengan rasa hormat serta kerendahan hati penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis maupun pembaca dimasa yang akan datang, Aamiin

Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh

DAFTAR ISI

PEDOMAN TRANSLITERASI.....	ii
DAFTAR ISI.....	xxiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian.....	6
D. Penelitian Terdahulu.....	7
E. Sistematika Penulisan.....	12
BAB II LANDASAN TEORI.....	13
A. Teori Penerimaan dan Penggunaan Teknologi Informasi (<i>Unified Theory of Acceptance and Use of Technology/UTAUT</i>).....	13
B. Tinjauan Transformasi.....	16
C. Faktor Pendorong Perubahan.....	18
D. Pengertian Pelayanan Publik.....	22
E. Transportasi.....	24
F. Moda Transportasi Umum.....	27
G. Tinjauan Transportasi Publik.....	29
H. Karakteristik Transportasi Publik.....	30
I. Jenis Moda Transportasi Umum.....	33
J. Faktor Pemilihan Moda Transportasi.....	34
K. Kerangka Berpikir.....	37

BAB III	METODE PENELITIAN	38
	A. Jenis Penelitian	38
	B. Sumber Data	39
	C. Lokasi Penelitian.....	40
	D. Waktu Pelaksanaan Penelitian.....	40
	E. Responden Penelitian.....	42
	F. Sumber Data	43
	G. Teknik Pengumpulan Data.....	43
	H. Teknik Analisis Data	46
	I. Teknik Keabsahan Data	50
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	52
	A. Deskripsi Objek Penelitian	52
	B. Deskripsi Data Penelitian.....	57
	C. Hasil Penelitian dan Pembahasan	61
BAB V	KESIMPULAN	78
	A. Kesimpulan	78
	B. Saran	79
	DAFTAR PUSTAKA	81

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu bentuk kebutuhan manusia untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lainnya. Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) definisi transportasi adalah proses atau sistem perpindahan orang, barang, atau informasi dari satu tempat ke tempat lain. Ini melibatkan berbagai macam metode dan sarana, termasuk kendaraan darat, udara, dan air. Tujuan utama terciptanya transportasi adalah untuk mengangkut atau membawa penumpang, barang serta informasi dari tempat asal ke tempat tujuan.

Transportasi telah menjadi suatu kebutuhan primer dimana masyarakat membutuhkannya hampir setiap hari. Transformasi transportasi di Indonesia kini semakin meningkat seiring dengan berjalannya waktu, sarana dan prasarana transportasi yang baik akan selalu beriringan dan dapat meningkatkan jumlah penumpangnya. Selain meningkatnya kebutuhan akan transportasi, transformasi transportasi juga sangat didukung dengan perkembangan zaman terlebih lagi dengan pesatnya perkembangan teknologi di era abad 21. Beberapa penelitian terdahulu menjelaskan bahwa perkembangan teknologi memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap perubahan moda transportasi yang bisa digunakan oleh masyarakat. Dengan bertumbuhnya teknologi ke arah yang lebih pesat dan perubahan kebutuhan manusia akan fungsi teknologi maka

moda transportasi publik pun akan berubah seiring dengan perubahan teknologi¹.

Perilaku pergeseran trend transportasi tradisional menuju transportasi online tidak lepas dari adanya faktor-faktor yang dijelaskan di dalam Teori Penerimaan dan Penggunaan Teknologi Informasi. Adapun faktor-faktor tersebut yaitu ekspektasi kinerja, usability, pengaruh sosial, dan faktor-faktor konteks untuk menjelaskan adopsi teknologi².

Dari sisi ekpektasi kinerja, diharapkan bahwa pergeseran moda transportasi bisa meningkatkan kinerja baik pengguna maupun pelaku transportasi tersebut. Dari sisi usability menjelaskan bahwa pergeseran penggunaan moda transportasi diharapkan dapat meningkatkan efisiensi penggunaan moda transportasi tersebut. Di lain sisi, pergeseran tersebut juga dapat dipengaruhi lingkungan sosial yang memaksa pengguna ataupun pelaku untuk bergeser dalam menggunakan transportasi. Perkembangan pertumbuhan moda transportasi di Indonesia sangatlah dipengaruhi dari persepsi tersebut sehingga menciptakan permintaan dari transportasi online. Selain itu juga dengan perkembangan moda transportasi di masyarakat, maka menimbulkan munculnya peluang-peluang kerja baru bagi masyarakat sebagai “driver”.

Selain manfaat positif yang timbul akibat timbulnya moda transportasi baru yang berkembang di masyarakat, tidak terlepas pula dampak negatif yang

¹ Nikitas, A., Michalakopoulou, K., Njoya, E. T., & Karampatzakis, D. (2020). Artificial intelligence, transport and the smart city: Definitions and dimensions of a new mobility era. *Sustainability*, 12 (7), 2789.

² Venkatesh, V., Thong, J. Y., & Xu, X. (2012). Consumer acceptance and use of information technology: extending the unified theory of acceptance and use of technology. *MIS quarterly*, 157-178.

timbul dari adanya revolusi transportasi yang begitu cepat dan tiba-tiba. dampak negatif yang timbul akibat perubahan tersebut ternyata sangat dirasakan oleh pengguna dan pelaku transportasi tradisional. pengguna dan pelaku transportasi tradisional ini merupakan masyarakat yang belum berpindah menggunakan perkembangan teknologi untuk melakukan kegiatan transportasi. Hal tersebut dapat disebabkan dari faktor kebutuhan dan tingkat pemahaman pelaku praktik transportasi terhadap penggunaan teknologi informasi pada moda transportasi³.

Sebelum adanya transportasi online, masyarakat selalu menggunakan transportasi tradisional, dan setelah adanya transportasi online hampir semua masyarakat tidak lagi menggunakan transportasi tradisional. Awal mulanya transportasi online hadir menyebabkan konflik antara transportasi tradisional dengan transportasi online. Hal ini terjadi karena pengemudi dari transportasi tradisional menganggap bahwa transportasi online telah merampas pekerjaannya dan banyak masyarakat yang lebih memilih transportasi online⁴.

Salah satu alasan kuat masyarakat dalam memilih transportasi online juga karena mereka merasa aman dan yakin kepada pengemudi transportasi online yang sudah terlatih dan lebih terpercaya. Dibandingkan dengan transportasi tradisional menurut kebanyakan masyarakat terkadang pengemudinya mengendarai kendaraan dengan tidak berhati-hati. Hal ini

³ Indra, D., Regita, R., & Purba, J. T. (2019). Pengukuran kualitas pelayanan, harga dan customer value terhadap kepuasan pelanggan transportasi online bagi kaum millennial. *Journal of Accounting and Management Innovation*, 3(1), 14-31.

⁴ Bustami, B., & Laksamana, R. (2019). Transformasi Transportasi Tradisional (Offline) ke Transportasi Online Sebagai Solusi Bagi Pengguna di Kota Pontianak. *Jurnal Ekonomi Bisnis Dan Kewirausahaan*, 8(3), 194-203.

membuat masyarakat merasa tidak aman dan kurang percaya saat menggunakan transportasi online⁵.

Perlu diketahui bahwa, pelaku transportasi tradisional mayoritas dipenuhi oleh masyarakat yang memiliki tingkat ekonomi yang rendah yang kebanyakan memiliki keterbatasan dari segi seperti ekonomi dan pendidikan yang menyebabkan mereka susah untuk menerima perubahan. Pelaku transportasi masih banyak di Indonesia terlebih di Kota Palembang baik modern ataupun tradisional. Beberapa keuntungan masyarakat dalam menggunakan transportasi online yaitu fleksibilitas harga, faktor kedekatan dan sosial dan lain sebagainya⁶. Susahnya akses masyarakat ke moda transportasi tradisional merupakan satu alasan kuat mengapa masyarakat banyak yang beralih menggunakan moda transportasi online.

Berbeda dengan transportasi modern yang hanya perlu klik tombol pesan dan langsung dijemput oleh pengemudi. Sejak saat itu pula pangkalan transportasi tradisional sudah sepi dan jarang sekali ditemukan. Banyak juga di antara mereka yang beralih profesi menjadi transportasi online dan meninggalkan transportasi tradisional. Namun di antara mereka juga masih ada yang tetap bertahan sebagai pengemudi transportasi tradisional. Salah satu penyebabnya dikarenakan pengemudinya yang tidak memahami teknologi dan kurangnya pengetahuan mengenai teknologi seperti handphone.

⁵ Zahro, H., Fitria, S. D. J., & Palupi, Y. A. (2023). Dampak Transformasi Ojek Online Terhadap Ojek Tradisional (Studi Kasus Di Stasiun Jember). *JEBIMAN: Jurnal Ekonomi, Bisnis, Manajemen dan Akuntansi*, 1(3), 134-143

⁶ Sarimbangun, Oslan, Mawara, J.E.T., Mulianti, Titiek, *Kehidupan Sosial Ekonomi Tukang Ojek Di Kecamatan Madidir Kota Bitung*, E Journal Unsrat, Vol 13, 3, 2020

Di tengah kuatnya arus transformasi transportasi modern, beberapa transportasi tradisional masih tetap menjadi pilihan utama bagi masyarakat. Sebagai contoh di Kota Palembang transportasi tradisional air masih menjadi pilihan utama masyarakat karena kondisi akses untuk menuju beberapa tempat hanya bisa diakses dengan menggunakan transportasi air. Transportasi air yang berada di Kota Palembang masih diakses dengan metode tradisional yaitu masyarakat harus datang ke pelabuhan yang tersedia untuk menggunakan jasa transportasi tersebut.

Salah satu puncak perubahan dari moda transportasi tradisional menjadi transportasi online di masyarakat, yaitu sering terjadi konflik antara pelaku transportasi tradisional dan transportasi online. Konflik tersebut disebabkan adanya kecemburuan sosial yang terjadi antar pelaku transportasi yang merasa dirugikan dengan adanya perubahan tersebut. Konflik tersebut mengakibatkan pemerintah turun tangan dan menyusun peraturan khusus untuk mengatur transportasi tradisional dan online tersebut.

Melihat masalah yang tengah terjadi di masyarakat tersebut antara pelaku moda transportasi tradisional dan transportasi online, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan berjudul “**Analisis Transformasi Transportasi Tradisional Menjadi Transportasi Online Di Kota Palembang**” dengan berfokus pada perbedaan pada sisi ekonomi yang menimbulkan permasalahan penelitian.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana dampak tingkat pendapatan pelaku transportasi tradisional dari adanya transportasi online?
2. Faktor apa yang mempengaruhi pelaku transportasi tradisional memilih online?
3. Bagaimana solusi yang tepat untuk mengatasi permasalahan kesenjangan antara pelaku moda transportasi tradisional dan online?

C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian merupakan gambaran tentang arah yang akan dituju dalam melakukan penelitian. Tujuan penelitian harus mengacu kepada masalah-masalah yang telah dirumuskan. Berdasarkan fokus penelitian di atas, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelanggan dan pelaku memilih jenis moda transportasi.
- b. Untuk mengetahui dampak tingkat pendapatan pelaku sopir transportasi tradisional dari adanya transportasi modern.
- c. Untuk mengetahui solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan dan permasalahan pada pelaku antara sopir transportasi tradisional dan transportasi online.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis manfaat penelitian ini diharapkan mempunyai kontribusi menambah ilmu pengetahuan dalam dunia pendidikan tentang pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan ojek online di Kota Palembang. Selain itu, Diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan atau referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan kondisi pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan ojek online.

b. Manfaat Praktis

Secara praktis bagi Peneliti, agar dapat lebih memahami sebelum dan sesudah dari perpindahan antara pelaku sopir transportasi tradisional menuju transportasi online. Bagi masyarakat, agar dapat lebih bijak untuk memilih moda transportasi apa yang baik digunakan sesuai dengan kondisi yang ada. Bagi akademik, agar dapat lebih memberi informasi dan menambahkan ilmu pengetahuan sehingga menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya pada Fakultas Ekonomi Bisnis Islam UIN Raden Fatah Palembang.

D. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan kajian terhadap hasil-hasil penelitian sebelumnya yang mempunyai kekuatan teori yang telah teruji. Hal ini dilakukan agar dapat memastikan posisi dan keorisinilan penelitian yang akan dilakukan.

Berdasarkan penelaahan literatur yang berhubungan dengan masalah penelitian yang ditemukan dari berbagai penelitian.

No	Judul Penelitian	Tahun	Metode Penelitian	Variabel	Hasil Penelitian
1	Dampak Transformasi Ojek Online Terhadap Ojek Tradisional (Studi Kasus Di Stasiun Jember), Zahro, H., Fitria, S. D. J., & Palupi, Y. A.	2023	Metode Kualitatif, Pendekatan Fenomologis	-	Dengan hadirnya gojek online mengakibatkan turunnya kehidupan penghasilan dari ojek tradisional yang berdampak kepada kehidupan sosial pelaku ojek tradisional
2	Transformasi Transportasi Tradisional (Offline) ke Transportasi Online Sebagai Solusi Bagi Pengguna di Kota Pontianak. Bustami, B., & Laksamana, R.	2019	Metode Kualitatif dengan pendekatan <i>Participatory Action Research</i> (PAR)	-	hasil penelitian menyimpulkan bahwa transformasi transportasi tradisional menuju transportasi online merupakan solusi tepat bagi masyarakat Kota Pontianak. Dikarenakan kondisi geografis dan kondisi ekonomi dari pengguna moda transportasi angkutan umum.
3	Dampak Kemunculan Transportasi Berbasis Online Terhadap Transportasi Tradisional di Kota Cilacap Mayson, P. M.	2020	Regresi Berganda	Harga Pelayanan (X1), Promosi transportasi Online (X2), Kualitas Pelayanan (X3) dan Kepuasan Pelanggan (Y)	Variabel-variabel penelitian yang digunakan oleh peneliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kepuasan pelanggan transportasi online.

4	TRANSFORMASI SISTEM TRANSPORTASI PUBLIK (Studi Pada Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Berbasis Aplikasi) Muhany, Nur	2018	Metode Kualitatif dengan Pendekatan Deskriptif	-	transformasi sistem transportasi publik terjadi karena dipengaruhi oleh faktor pendorong perubahan tidak terencana, karena hadirnya transportasi daring ini menimbulkan banyak gejolak dari berbagai pihak
5	Peningkatan Moda Transportasi Indonesia Era Digital Berbasiskan Sistem Cerdas. Luwihono, A., Peranginangin, A. F., & Makanuay, A.	2020	Metode Kualitatif dengan Pendekatan Deskriptif	-	Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tersebut tentunya sejalan dengan peningkatan kemacetan lalu lintas di Indonesia, khususnya di kota-kota besar. Sehingga untuk dapat menunjang mobilitas masyarakat yang tinggi, sangat diperlukan moda transportasi yang efektif untuk dapat menghindari atau mengurangi kemacetan. Untuk menjawab kebutuhan masyarakat, lahirilah beberapa perusahaan penyedia aplikasi

					transportasi online.
6	Evaluasi Pro Kontra Transportasi Online. Gusnita, A.	2019	Metode Kualitatif dengan Pendekatan Deskriptif	-	trasformasi transportasi sangat dipengaruhi oleh kebijakan yang dapat diambil oleh Pemerintah, dimana fungsi pemerintah guna menyelesaikan permasalahan publik. Evaluasi berdasarkan undang-undang yang berlaku perlu dilakukan mengingat kebutuhan masyarakat yang selalu meningkat sesuai dengan perkembangan zaman dan teknologi.
7	Fenomena Pelayanan Jasa Transportasi Online Gojek Pada Mahasiswa Universitas Pembangunan Jaya. Azzahra, A. R., Shamara, A., & Saleh, M. Z.	2023	Metode Kualitatif dengan Pendekatan Deskriptif	-	Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat beberapa faktor pada mahasiswa sehingga mereka tertarik untuk menggunakan transportasi online yaitu: tarif yang terjangkau, kemudahan akses, Keamanan dalam menggunakan transportasi dan praktis.

8	Transformasi Model Bisnis Gojek untuk keunggulan kompetitif dalam perkembangan ekonomi-berbagi dari sudut pandang pelanggan. Salim, berta dan ihalauw, J.J.O.I	2017	Metode Kualitati dengan pendekatan Studi kasus dan Deskriptif	-	Transformasi model transportasi dengan menggunakan model gojek dapat memberikan nilai tambah yang tinggi bagi pelanggan. Nilai tersebut dapat melestarikan keunggulan-kompetitif dari aplikasi gojek
9	Transformasi Digital Dalam Pemulihan Perekonomian Pasca Covid 19, Hurin dan Dilla	2023	Metode Kualitatif, Pendekatan Fenomologis	-	Akselerasi transformasi digital diharapkan dapat mengoptimalkan peran kelas menengah sebagai pilar ekonomi di tengah pandemi Covid-19, sehingga semakin mendorong produktivitas dan pertumbuhan ekonomi yang inklusif untuk beradaptasi dengan transformasi digital. Dengan adanya perubahan zaman yang begitu cepat menyebabkan masyarakat dengan cepat pula dapat meninggalkan tradisional

10	Pengaruh Disrupsi Ekonomi Digital Terhadap Pendapatan dan Penggunaan Tenaga Kerja Pada Transportasi Tradisional. Ananda, D.I	2023	Metode Kuantitatif, Regresi berganda dengan pendekatan deskriptif	Disrupsi Ekonomi Digital (X1), Pendapatan (X2), Penggunaan Tenaga Kerja Tradisional (Y)	Dari hasil pengujian yang telah dilakukan dengan menggunakan alat statistik berbantu komputer didapatkan bahwa disrupsi digital ekonomi tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapat dan penggunaan tenaga kerja pada transportasi tradisional.
----	--	------	---	---	--

E. Sistematika Penulisan

Agar lebih tersusun dan terarah, peneliti menyusun penelitian ke dalam lima bab dengan sub judul masing-masing sebagai berikut:

Bab Pertama, pendahuluan yang terdiri dari Latar Belakang Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penelitian, Penelitian Terdahulu dan Sistematika Pembahasan.

Bab Kedua, Tinjauan Umum menyajikan penjelasan mengenai referensi yang akan dibahas lebih lanjut di dalam penelitian seperti teori yang digunakan.

Bab Ketiga, akan berisi pembahasan mengenai metode penelitian yang akan digunakan di dalam penelitian.

Bab Keempat, akan berisi pembahasan dari metode analisis yang digunakan di dalam penelitian.

Bab Kelima, merupakan penutup yang berisikan Kesimpulan dan Saran.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Teori Penerimaan dan Penggunaan Teknologi Informasi (*Unified Theory of Acceptance and Use of Technology/UTAUT*)

Teori Penerimaan dan Penggunaan Teknologi Informasi (*Unified Theory of Acceptance and Use of Technology/UTAUT*) adalah model yang dikembangkan untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi penerimaan dan penggunaan teknologi informasi oleh individu⁷. Model ini menggabungkan beberapa teori penerimaan teknologi sebelumnya dan telah digunakan secara luas dalam konteks penelitian perilaku pengguna terhadap teknologi. UTAUT menyatakan bahwa niat penggunaan teknologi dipengaruhi oleh empat variabel utama.

Teknologi informasi dan komputer sudah bukan lagi hal yang asing di masyarakat. Di setiap lini kehidupan masyarakat, telah banyak yang memanfaatkan teknologi informasi dan komputer. Sebagian besar kegiatan bisnis sudah melibatkan teknologi baik dari segi penggunaan hardware maupun software termasuk dalam bidang transportasi. Pemanfaatan teknologi bidang transportasi ditandai dengan banyaknya bermunculan transportasi online.

⁷ Venkatesh, V., Thong, J. Y., & Xu, X. (2012). Consumer acceptance and use of information technology: extending the unified theory of acceptance and use of technology. *MIS quarterly*, 157-178.

Dengan perkembangan pemanfaatan transportasi online yang cukup pesat di Kota Palembang saat ini maka perlu dilakukan analisis penerimaan masyarakat terhadap teknologi informasi khususnya pada teknologi informasi yang bergerak di layanan transportasi online⁸.

Berikut adalah elemen-elemen kunci dari UTAUT:

1. Ekspektasi Kinerja (*Performance Expectancy*):

Ini merujuk pada sejauh mana individu percaya bahwa penggunaan teknologi akan meningkatkan kinerja atau membantu dalam pemenuhan tugas-tugas tertentu. Jika individu percaya bahwa penggunaan teknologi akan memberikan manfaat dan meningkatkan hasil kerja mereka, maka kemungkinan mereka akan cenderung menerima dan menggunakan teknologi tersebut⁹.

2. Usabilitas (*Effort Expectancy*):

Usabilitas berkaitan dengan persepsi individu terkait dengan tingkat kemudahan penggunaan teknologi. Jika individu percaya bahwa penggunaan teknologi tersebut tidak memerlukan usaha yang berlebihan dan dapat diakses dengan mudah, maka kemungkinan mereka akan lebih suka untuk mengadopsi teknologi tersebut¹⁰.

⁸ Chandra, F. S., & Novita, D. (2020). Analisis Penerimaan Masyarakat Terhadap Layanan Transportasi Online Menggunakan UTAUT (Unified Theory of Acceptance and Use of Technology). *Jurnal Teknologi Sistem Informasi*, 1(1), 23-33.

⁹ Onibala, A. A., Rindengan, Y., & Lumenta, A. S. (2021). Analisis Penerapan Model Utaut 2 (Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology 2) Terhadap E-Kinerja Pada Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara.

¹⁰ Kusumawardani, I. W., Wahyuni, E. D., & Suharso, W. (2018). Analisis Penerimaan dan Penggunaan Aplikasi Work Order Android Menggunakan Metode UTAUT Pada PDAM Kota Malang. *DoubleClick: Journal of Computer and Information Technology*, 1(2), 82-89.

3. Pengaruh Sosial (*Social Influence*):

Pengaruh sosial mencakup norma-norma sosial dan pengaruh orang-orang di sekitar individu terhadap penggunaan teknologi. Jika individu merasa bahwa orang-orang penting di sekitarnya mendukung penggunaan teknologi tersebut, maka hal ini dapat mempengaruhi niat mereka untuk mengadopsi teknologi.

4. Kondisi Fasilitas (*Facilitating Conditions*):

Kondisi fasilitas mencakup faktor-faktor eksternal yang dapat memengaruhi adopsi teknologi, seperti ketersediaan sumber daya, dukungan organisasi, dan infrastruktur. Jika individu merasa bahwa kondisi fasilitas mendukung penggunaan teknologi, maka hal ini dapat meningkatkan kemungkinan adopsi.

Selain empat faktor utama tersebut, UTAUT juga mencantumkan variabel moderasi dan variabel konteks yang dapat memodifikasi hubungan antara variabel-variabel utama. Model ini mencoba memberikan pandangan yang komprehensif tentang faktor-faktor yang memengaruhi penerimaan dan penggunaan teknologi oleh individu. Penggunaan UTAUT telah meluas dalam penelitian di berbagai bidang, termasuk penggunaan sistem informasi, e-commerce, dan teknologi kesehatan. Model ini membantu peneliti dan praktisi memahami mengapa individu menerima atau menolak

penggunaan teknologi dan memberikan dasar untuk merancang strategi yang efektif untuk mendorong adopsi teknologi.¹¹

B. Tinjauan Transformasi

Perubahan adalah konstan, pemahaman terhadap perubahan akan membantu organisasi untuk mempersiapkan diri di dalam melaksanakan perubahan. Beberapa faktor yang turut mendorong melaksanakan perubahan antara lain adalah biaya, persaingan pasar, market share, situasi keuangan yang tidak terkontrol, masalah tuntutan kepuasan pelanggan terhadap kualitas pelayanan, kebijakan pemerintah, perkembangan teknologi, politik, dan lain-lainnya¹².

Perubahan umumnya berkaitan dengan perubahan lingkungan organisasi atau kehidupan masyarakat misalnya munculnya ide-ide baru atau inovasi-inovasi dalam tata kehidupan masyarakat, kekuatan-kekuatan yang mengarah pada kemajuan atau perbaikan, karena kondisi yang ada dinilai sedang tidak sehat atau tidak sesuai lagi dengan kondisi masyarakat, dan sifat masyarakat yang menginginkan adanya evaluasi dalam kehidupan sosial dan organisasi merupakan faktor penyebab terjadinya perubahan.

Transformasi adalah sebuah proses perubahan secara berangsur-angsur sehingga sampai pada tahap ultimate, perubahan yang dilakukan dengan cara memberi respons terhadap pengaruh unsur eksternal dan internal yang akan

¹¹ Venkatesh, V., Thong, J. Y., & Xu, X. (2012). Consumer acceptance and use of information technology: extending the unified theory of acceptance and use of technology. *MIS quarterly*, 157-178.

¹² Kusumaputri, E. S. (2018). *Komitmen pada perubahan organisasi (perubahan organisasi dalam perspektif islam dan psikologi)*. Deepublish.

mengarahkan perubahan dari bentuk yang sudah dikenal sebelumnya melalui proses menggandakan secara berulang-ulang atau melipat gandakan.¹³

Beberapa penelitian menggarisbawahi konsep perubahan sebagai sesuatu yang tidak beraturan, antara lain bersifat otomatis, otonom, dan tidak dapat diramalkan (*unforeseen*), tidak diketahui kapan berakhirnya (*ceasless*), bersifat universal, tanpa nama (*anonymous*), dan bahkan tidak dapat dimengerti (*inperceptible*). Kemudian perubahan memiliki penekanan pada konsensus, persesuaian, dan penerimaan, serta muncul sebab dan tidak dapat dihindari. Perubahan demikianlah oleh Caiden merupakan perubahan secara ilmiah yang tidak dapat dihindari dan tidak direncanakan¹⁴.

Selanjutnya, Habraken (1976) yang dikutip oleh Pakilaran (2006)¹⁵, menguraikan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya transformasi yaitu sebagai berikut:

1. Kebutuhan identitas diri (*identification*) pada dasarnya orang ingin dikenal dan ingin memperkenalkan diri terhadap lingkungan.
2. Perubahan gaya hidup (*life style*) perubahan struktur dalam masyarakat, pengaruh kontak dengan budaya lain dan munculnya penemuan-penemuan baru mengenai manusia dan lingkungannya.

¹³ Rahayu, Amy. *Manajemen Perubahan dan Inovasi*. Jakarta: Universitas Indonesia. 2013) Hal: 2

¹⁴ Driyantini, E., Pramukaningtiyas, H. R. P., & Agustiani, Y. K. (2020). Flexible working space, budaya kerja baru untuk tingkatkan produktivitas dan kinerja organisasi. *Jurnal Ilmu Administrasi: Media Pengembangan Ilmu dan Praktek Administrasi*, 17(2), 206-220.

¹⁵ Alfiah dan Supriyani Elsa. "Perubahan Bentuk Rumah Adat Tongkonan Tana Toraja Berdasarkan Pendapat Teori Lesesau"

3. Pengaruh teknologi baru timbulnya perasaan ikut mode, dimana bagian yang masih dapat dipakai secara teknis (belum mencapai umur teknis dipaksa untuk diganti demi mengikuti mode).

Berdasarkan beberapa pendapat ahli di atas dapat disimpulkan bahwa, transformasi adalah sebuah proses perubahan secara berangsur-angsur sehingga sampai pada tahap ultimate, konsep perubahan juga sebagai sesuatu yang tidak beraturan, antara lain bersifat otomatis, otonom, dan tidak dapat diramalkan (unforeseen), tidak diketahui kapan berakhirnya (ceasless), bersifat universal, tanpa nama (anonymous), dan bahkan tidak dapat dimengerti (inperceptible).

C. Faktor Pendorong Perubahan

Perubahan adalah membuat sesuatu menjadi berbeda. Perubahan dapat merupakan perubahan terencana (planned change) atau perubahan tidak terencana (unplanned change). Perubahan dapat terjadi pada kegiatan yang bersifat rutin dan kontinu, namun yang lebih penting adalah pada kegiatan yang sifatnya strategis yang tidak terjadi berulang-ulang. Dengan demikian yang dimaksud dengan planned change merupakan aktivitas yang dimaksudkan dan sifatnya sengaja dan dirancang untuk memenuhi beberapa tujuan organisasional¹⁶.

Perubahan organisasional berasal dari sebuah keputusan strategis untuk mengubah cara organisasi mengerjakan usahanya. Sementara itu, unplanned change atau perubahan tidak terencana merupakan pergeseran aktivitas

¹⁶ Wibowo. *Manajemen Perubahan*. (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2011) Hal: 117

organisasional karena adanya kekuatan yang sifatnya eksternal, yang berbeda di luar kontrol organisasi. Beberapa peneliti berpendapat bahwa ada beberapa faktor yang merupakan kekuatan di belakang kebutuhan akan perubahan¹⁷. Mereka memisahkan antara perubahan terencana dan perubahan tidak terencana.

1. Perubahan Terencana

Kekuatan dalam perubahan terencana yang dihadapi organisasi disebutkan sebagai berikut:

- a) Change in Product or service (perubahan dalam produk atau jasa)
Perkembangan teknologi telah mendorong tumbuhnya produk baru sejalan kebutuhan pelanggan. Di samping itu, bervariasinya perilaku konsumen memerlukan peningkatan pelayanan yang lebih memuaskan pelanggan.
- b) Change in organizational size and structure (perubahan dalam ukuran dan struktur organisasi) Perubahan yang terjadi menyebabkan banyak organisasi melakukan restrukturisasi, dan biasanya diikuti dengan downsizing dan outsourcing. Restrukturisasi cenderung membentuk organisasi yang lebih datar dan berbasis tim.
- c) Change in administrative system (perubahan dalam sistem administrasi)
Perubahan sistem administrasi dimaksudkan untuk memperbaiki

¹⁷ Lesnussa, R., Pramarta, V., Carlof, C., Putri, R. D., & Desara, M. M. (2023). Strategi Pengembangan Kapabilitas Organisasional Dalam Era Digital Fokus Pada Adaptasi Dan Inovasi. *Journal of Management and Creative Business*, 1(3), 101-114.

efisiensi, mengubah citra perusahaan, atau untuk mendapatkan kekuasaan dalam organisasi.

- d) Introduction of new technologies (introduksi teknologi baru) Perubahan teknologi baru berlangsung secara cepat dan mempengaruhi cara kerja orang-orang dalam organisasi. Teknologi baru diharapkan membuat organisasi semakin kompetitif¹⁸.

2. Perubahan Tidak Terencana

Sementara itu, perubahan tidak terencana terjadi karena adanya hal-hal berikut:

- a) Shifting employee demographics (pergeseran demografis pekerja)

Komposisi tenaga kerja mengalami perubahan dengan kecenderungan semakin beragam. Keberagaman tenaga kerja memerlukan perlakuan yang semakin beragam pula, sesuai dengan ciri kebutuhannya yang semakin berkembang.

- b) Performance gaps (kesenjangan kinerja)

Tujuan organisasi yang menjadi ukuran kinerja tidak selalu dapat dicapai. Terjadi kesenjangan antara yang diharapkan dan yang dapat dicapai. Kesenjangan yang terjadi perlu direspons dengan berbagai tindakan perubahan.

- c) Government Regulation (peraturan pemerintah)

¹⁸ Mellita, D., & Elpanso, E. (2020). Model Lewin Dalam Manajemen Perubahan Teori Klasik Menghadapi Disrupsi Dalam Lingkungan Bisnis. *Mbia*, 19(2), 142-152.

Kebijakan dan peraturan pemerintah yang baru dapat memengaruhi kelangsungan suatu bisnis dan cara kerja organisasi pemerintah. Hal yang pada waktu yang lalu diperbolehkan, suatu saat dapat dilarang.

d) Global Competition (kompetisi global)

Persaingan global menuntut bisnis semakin efisien dan mampu menghasilkan produk dan jasa lebih murah. Setiap perusahaan berusaha untuk mendapatkan market share yang semakin besar.

e) Changing Economic Condition (perubahan kondisi ekonomi)

Perubahan kondisi ekonomi dapat menyebabkan usaha bisnis merugi dan menciptakan peluang terjadinya pengangguran. Perusahaan harus mampu menyusun strategi untuk bertahan dan bahkan memperoleh kesempatan untuk mengembangkan diri.

f) Advances in technology (kemajuan dalam teknologi)

Kemajuan teknologi menyebabkan cara perusahaan beroperasi harus berubah. Terjadinya perubahan tersebut menuntut perusahaan mempersiapkan sumber daya manusia dapat menyerap dan mengikuti perkembangan teknologi¹⁹.

Berdasarkan beberapa konsep faktor pendorong perubahan yang telah dikemukakan, berkaitan dengan penelitian ini, penulis menggunakan konsep faktor pendorong perubahan yang tidak terencana meliputi: (1) *Shifting employee demographics* (pergeseran demografis pekerja); (2) *Performance*

¹⁹ Putri, D. E., Arta, I. P. S., Silaen, N. R., Simatupang, S. L., Tubagus, S., Setiawan, U., ... & Fitriani, F. (2021). Manajemen Perubahan.

gaps (kesenjangan kinerja); (3) Government Regulation (peraturan pemerintah); (4) Global competition (kompetisi global); (5) Changing economic condition (perubahan kondisi ekonomi); dan (6) Advances in technology (kemajuan dalam teknologi). Alasan penulis menggunakan faktor pendorong perubahan yang tidak terencana untuk menganalisis dan lebih memahami kondisi fenomena yang terjadi secara nyata dengan melihat proses perubahan atau transformasi organisasi²⁰.

D. Pengertian Pelayanan Publik

Pelayanan publik tidak terlepas dari masalah kepentingan umum, yang menjadi asal-usul timbulnya istilah pelayanan publik. Perkembangan globalisasi mengenai teknologi informasi membawa seluruh Instansi, Lembaga, Badan, Dinas serta Kantor Pemerintahan menuju perubahan-perubahan terhadap sikap mengenai cara memberikan pelayanan publik yang efektif dan efisien. Kemajuan teknologi yang sangat pesat ini menyebabkan pengaruh sangat besar pada semua bidang, yaitu dalam pelayanan teknologi informasi pada suatu instansi pemerintahan. Pelayanan sangat dibutuhkan oleh setiap manusia, dapat juga dikatakan bahwa pelayanan tidak dapat dipisahkan dengan kehidupan manusia. Pelayanan merupakan suatu pemecahan permasalahan antara manusia sebagai konsumen dan perusahaan sebagai pemberi atau penyelenggara pelayanan²¹.

²⁰ Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., SH, M., Suparman, A., SI, S., ... & Bus, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.

²¹ Wahyuni, R. D. (2017). Kualitas penyelenggaraan pelayanan publik (Studi tentang kualitas pelayanan jasa transportasi di stasiun Wonokromo Surabaya). *JPAP: Jurnal Penelitian Administrasi Publik*, 3(2).

Maka pelayanan publik dapat didefinisikan sebagai suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberian pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen/pelanggan²². Selain itu, masyarakat yang semakin maju membutuhkan pelayanan yang cepat, dihitung dengan nilai ekonomis, dan menjamin adanya kepastian.

Definisi pelayanan didefinisikan pelayanan sebagai “pelayanan adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik. Definisi tersebut jelas bahwa pelayanan adalah suatu kumpulan atau kesatuan yang melakukan kegiatan menguntungkan dan menawarkan suatu kepuasan meskipun hasilnya secara fisik tidak terikat kepada produk.

Pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antar seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Berdasarkan pendapat tersebut, interaksi langsung antar seseorang dengan orang lain merupakan suatu kegiatan yang memungkinkan terjadinya proses pelayanan yang menyediakan kepuasan pelanggan²³.

²² Ratminto & Atik Septi Winarsih. *Manajemen Pelayanan*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar. 2005) Hal: 3

²³ Rusli, Budiman. *Kebijakan Publik (Membangun Pelayanan Publik yang Responsif)*. (Bandung: CV Adoya Mitra Sejahtera. 2015) Hal. 168

Berdasarkan beberapa konsepsi tentang pelayanan publik maka secara umum sebuah konsep pelayanan umum terbangun dari beberapa unsur pokok seperti:

1. Pemerintah (Servant)
2. Masyarakat (Customer)
3. Hubungan antara Servent dan Customer (Relation)
4. Lingkungan (Environment)

Berdasarkan pendapat para ahli di atas jelas disebutkan bahwa ciri pokok pelayanan adalah tidak kasat mata (tidak dapat diraba) dan melibatkan upaya manusia (karyawan) atau peralatan lain yang disediakan oleh perusahaan penyelenggara pelayanan. Jadi, pelayanan merupakan serangkaian aktivitas yang tidak dapat diraba dan terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara pemberi pelayanan dan yang diberi pelayanan.

E. Transportasi

Transportasi pada dasarnya digunakan untuk sarana memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain bertujuan membantu orang atau sekelompok orang agar bisa menjangkau berbagai tempat yang akan dikehendaki atau tempat yang ingin dituju. Transportasi adalah alat yang digunakan untuk mengangkut manusia, hewan dan barang ke tempat tujuan dengan memakai suatu alat yang dapat di Gerakan oleh makhluk hidup atau mesin. Ada beberapa Transportasi, seperti transportasi darat (contohnya mobil, sepeda motor, sepeda, bus), transportasi laut (contohnya

sampan, kapal gandeng dan kapal feri), dan transportasi udara (contohnya pesawat terbang dan Helikopter).

Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah. Pengertian transportasi lainnya antara lain ialah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakan oleh tenaga manusia, hewan, atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Peranan transportasi sudah seusia dengan sejarah manusia itu sendiri, manusia zaman dahulu yang berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam mencari makanan dan tempat tinggal. Transportasi atau barang biasanya bukanlah tujuan akhir, tetapi hal itu dilakukan untuk mencapai tujuan lain, oleh karena itu permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain²⁴.

Seperti pembahasan sebelumnya salah satu fungsi kota atau elemen penting perkotaan adalah transportasi. Transportasi diartikan sebagai memindahkan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain.

²⁴ Tamin, O. Z., & Frazila, R. B. (1997). Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 8(3), 11-18.

Sedangkan transportasi publik adalah seluruh alat transportasi di mana penumpang tidak berpergian menggunakan kendaraannya sendiri²⁵.

Transportasi publik memiliki peran sangat penting dalam bidang ekonomi, sosial dan politik. Peranan transportasi perkotaan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di perkotaan seperti alat untuk mendukung/memperlancar arus pertukaran barang dan jasa. Masyarakat kota cenderung untuk memanfaatkan fasilitas publik dalam sistem transportasi, seperti berbelanja, membayar pajak, melakukan aktivitas sekolah dan bekerja.

Transportasi diperlukan guna mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Maka dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi, yang berwujud sarana aksesibilitas (prasarana jalan) dan kendaraan. Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan (transportasi) dari satu tempat ke tempat lain.

Transportasi merupakan sektor jasa pelayanan yang dibutuhkan oleh masyarakat dalam melaksanakan berbagai kegiatan perekonomian dan pembangunan, kegiatan transportasi sangat luas karena meliputi berbagai unsur yang aktif dalam pemindahan manusia dan barang dari suatu tempat asal ke tempat-tempat tujuan yang melibatkan berbagai stakeholders (pihak-pihak yang terkait), yang terutama adalah (1) pengguna jasa transportasi

²⁵ Adisasmita, Sakti Adji. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. (Yogyakarta: Graha Ilmu.2011) Hal: 59

(user) atau penumpang dan pemilik barang; (2) operator (perusahaan pengangkutan); (3) tenaga kerja di sektor transportasi; (4) pemerintah sebagai regulator; dan (5) Masyarakat. (6) Sebagaimana tertulis dalam kebijakan transportasi secara nasional, (7) pemerintah merumuskan berbagai strategi dan upaya yang diarahkan utamanya kepada: (1) meningkatkan kualitas pelayanan transportasi; (2) meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi; (3) meningkatkan pembinaan pengusaha transportasi; (4) meningkatkan kualitas sumber daya manusia, serta ilmu pengetahuan dan teknologi; (5) meningkatkan pemeliharaan dan kualitas lingkungan hidup serta penghematan penggunaan energi; (6) meningkatkan penyediaan dana pembangunan transportasi; dan (7) meningkatkan kualitas administrasi negara di sektor transportasi²⁶.

F. Moda Transportasi Umum

Pada dasarnya angkutan umum merupakan salah satu alternatif bagi manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Angkutan umum merupakan moda transportasi yang dapat diakses oleh manusia dengan melakukan pengorbanan terlebih dahulu seperti melakukan pembayaran agar bisa mengakses moda transportasi tersebut.

Angkutan Umum adalah angkutan yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian

²⁶ SH, H. I., Surnata, S. S., Tungkup, D. L., & Fadjriri Wira Perdana, S. H. (2022). *Dasar-Dasar Transportasi*. Nas Media Pustaka.

angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara²⁷.

Angkutan umum pada dasarnya merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dan suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok orang dalam menjangkau tempat yang dikehendaki, atau dituju selain itu angkutan umum berperan untuk mengirim barang dari ke tempat tujuan. Terdapat 2 (dua) sistem pemakai angkutan umum yaitu sebagai berikut:

- a. Sistem sewa, yaitu kendaraan yang bisa dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa. Dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut sebagai demand responsive system, karena penggunaannya yang tergantung pada adanya permintaan. Contoh jenis ini adalah angkutan jenis taksi.
- b. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang tetap. Sistem ini dikenal dengan transit system. Terdapat dua jenis transit, yaitu sebagai berikut:

- 1) Para transit, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang rutenya. Contohnya adalah angkutan kota atau angkutan pedesaan.
- 2) Mass transit, yaitu jadwal dan tempat hentinya lebih pasti dan teratur.

Contohnya adalah Pesawat, Kapal laut dan Kereta²⁸.

²⁷ Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 2 (1), 19-28.

²⁸ Jinca, M. Y. (2009). Keterpaduan Sistem Jaringan Antar Moda Transportasi Di Pulau Sulawesi. *Jurnal Transportasi*, 9(1).

G. Tinjauan Transportasi Publik

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution²⁷ 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 publik adalah seluruh alat transportasi saat penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraannya sendiri. Transportasi umum pada umumnya termasuk kereta dan bis, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taksi, dan lain-lain.

Selanjutnya, beberapa peneliti beranggapan bahwa prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut²⁹. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk

²⁹ Nasution. *Manajemen Transportasi*. (Jakarta: Ghalia Indonesia. 1996) Hal: 50

dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

H. Karakteristik Transportasi Publik

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi harus memenuhi kriteria pelayanan publik. 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 pada sarana tersebut dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya. Ketentuan kedua adalah keamanan, aspek rasa aman yang dirasakan oleh penumpang selama mendapatkan pelayanan transportasi.

Beberapa indikator yang digunakan dalam mengukur rasa aman di antaranya adalah sistem tertutup dimana sarana transportasi tidak mudah diakses oleh pihak lain yang bukan penumpang. Ketentuan ketiga adalah kecepatan, yaitu ketentuan terpenuhinya waktu sampai ke tempat tujuan dengan

cepat dan atau tepat. Ketentuan ini hanya dapat terpenuhi bila sarana transportasi didukung dengan pra sarana yang khusus³⁰.

Pelayanan yang diberikan oleh fasilitas transportasi diupayakan terlaksana dengan sebaik-baiknya, dengan demikian pengembangan kegiatan pada sektor lain akan memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya, sehingga produksi dan produktivitasnya tercapai secara optimal. Pencapaian hasil dalam pelayanan transportasi dan pengembangan kegiatan pada sektor lain harus dianalisis dan dievaluasi kinerjanya atau karakteristik pelayanannya. Karakteristik pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, meliputi :

- a) Speed (lancar atau cepat).
- b) Safety (selamat atau aman).
- c) Capacity (memiliki kapasitas yang cukup tinggi).
- d) Frequency (frekuensi atau beberapa kali pelayanan transportasi dilakukan dalam jangka waktu tertentu, misalnya dalam tiap minggu, dan bulan).
- e) Regularity (keteraturan dalam pelayanan transportasi).
- f) Comprehensive (pelayanan transportasi dilaksanakan secara komprehensif dari tempat asal sampai ke tempat tujuan).
- g) Responsibility (tanggung jawab terhadap kehilangan atau kerusakan muatan).

³⁰ Brotodewo, N. (2010). Penilaian indikator transportasi berkelanjutan pada kawasan metropolitan di Indonesia. *Jurnal perencanaan wilayah dan kota*, 21(3), 165-182.

- h) Acceptablecost (biaya/tarif rendah) atau affordable price (harga terjangkau barang dan penumpang).
- i) Comfort atau convenience (nyaman).

Untuk angkutan manusia (penumpang) meliputi karakteristik (ciri) yang pertama sampai dengan kesembilan, sedangkan untuk angkutan barang meliputi karakteristik yang pertama sampai dengan kedelapan³¹.

Dengan memiliki karakteristik di atas diharapkan sektor transportasi akan memberikan pelayanan pengangkutan (manusia dan barang) pada sektor-sektor lain yang membutuhkan secara efektif dan efisien, dengan demikian kinerja kegiatan pada sektor-sektor lain akan meningkat, yang berarti secara total nasional dan regional nilai produk domestik bruto akan meningkat pula, hal ini akan meningkatkan pendapatan per kapita, yang merupakan indikator kesejahteraan masyarakat. Kesejahteraan masyarakat meningkat berarti standar hidup masyarakat bertambah baik (higher standard of living). Jadi jelaslah bahwa kontribusi sektor transportasi yang efektif dan efisien, secara nyata akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan standar hidup masyarakat melalui peningkatan nilai produk domestik bruto pada sektor-sektor yang membutuhkan pelayanan transportasi.

Oleh karena itu, sasaran pembangunan transportasi harus ditetapkan secara jelas dan terarah, strategi kebijakan pembangunan transportasi harus dirumuskan secara reliable (terjamin dari segi konseptual), acceptable (diterima

³¹ Luwihono, A., Peranginangin, A. F., & Makanuay, A. (2020). Peningkatan Moda Transportasi Indonesia Era Digital Berbasis Sistem Cerdas. *ATDS SAINTECH JOURNAL OF ENGINEERING*, 1(2), 55-63.

oleh para pelaku pembangunan), dan bersifat implementable (dapat dilaksanakan). Selanjutnya, program pembangunan transportasi harus diupayakan secara tepat, dalam artian tepat jenisnya, tepat lokasinya, dan tepat kapasitasnya, dan dalam pelaksanaannya harus diupayakan tercapainya tepat sasaran, tepat mutu, dan tepat waktu.

I. Jenis Moda Transportasi Umum

Jenis moda angkutan umum saat ini di Indonesia termasuk di wilayah Kota Palembang terbagi menjadi dua konsep, yang terdiri dari tradisional dan online.

a. Moda Angkutan Umum Tradisional

Merupakan jenis moda angkutan umum yang biasa digunakan, yang tersedia di jalan tradisional. Di Indonesia ada beberapa jenis angkutan umum konvensional seperti bus, taksi, angkot, becak dan kapal air.

b. Moda Angkutan Umum Online

Moda angkutan online adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah bisa langsung dilihat pada aplikasi.

Di Indonesia banyak transportasi yang dapat digunakan oleh masyarakat, antara lain: Gojek, Grab dan Maxim. Semakin berkembangnya zaman dan persaingan bisnis maka perusahaan transportasi berusaha mengembangkan usaha mereka agar dapat lebih memenuhi kebutuhan seperti

menyediakan layanan transportasi mobil, motor, jasa angkut menggunakan mobil, layanan pengantaran paket dan makanan dan lain sebagainya³².

J. Faktor Pemilihan Moda Transportasi

Dalam suatu pergerakan untuk melakukan aktivitas seperti bekerja, sekolah, rekreasi dan berbelanja berkaitan erat dengan penggunaan moda angkutan baik moda angkutan pribadi maupun moda angkutan umum guna melancarkan aktivitas yang mereka lakukan. Terdapat faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat di kelompokkan menjadi empat bagian, yaitu³³:

1. Karakteristik Pengguna Jalan (Sosial Ekonomi)

Karakteristik orang yang akan melakukan perjalanan atau tempat dimana mereka tinggal, beberapa faktor ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda :

- a. Ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi, semakin tinggi tingkat pemilikan kendaraan pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum. Semakin kecil tingkat kepemilikan kendaraan pribadi semakin tinggi pula ketergantungan pada angkutan umum.
- b. Pemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)

³² Nuh, M. A., St Maryam, H., & Syarkawi, M. T. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Kota bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional. *Jurnal Konstruksi: Teknik, Infrastruktur dan Sains*, 1(2), 21-28.

³³ Sugiyanto, S., Arnaya, I. W., Ryanto, S. S., & Surya, A. B. O. K. (2021). Analisa Faktor Pemilihan Moda Transportasi Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, 2(1), 11-18.

- c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan, dan lain-lain).
- d. Pendapatan, semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi.
- e. Faktor lainnya misalnya keharusan menggunakan bus untuk tempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah.

2. Karakteristik Pergerakan

Karakteristik pergerakan yang akan dibuat, beberapa faktor berikut ini diyakini sangat mempengaruhi pemilihan moda :

- a. Tujuan Pergerakan, orang masih akan tetap menggunakan bus pribadi ke tempat kerja, meskipun lebih mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya yang tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum
- b. Waktu terjadinya pergerakan, kalau melakukan pergerakan tengah malam, pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak ada atau jarang beroperasi.
- c. Jarak Perjalanan, semakin jauh perjalanan, semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi.

3. Karakteristik Fasilitas Moda Transportasi

Hal ini dapat dikelompokkan menjadi dua kategori :

- a. Faktor Kuantitatif

Terdiri dari : waktu perjalanan, waktu menunggu di tempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus,

waktu selama bergerak dan lain-lain. Biaya transportasi, tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain. Ketersediaan ruang dan tarif parkir.

b. Faktor Kualitatif

Terdiri dari : kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lain-lain.

4. Karakteristik Kota atau Zona

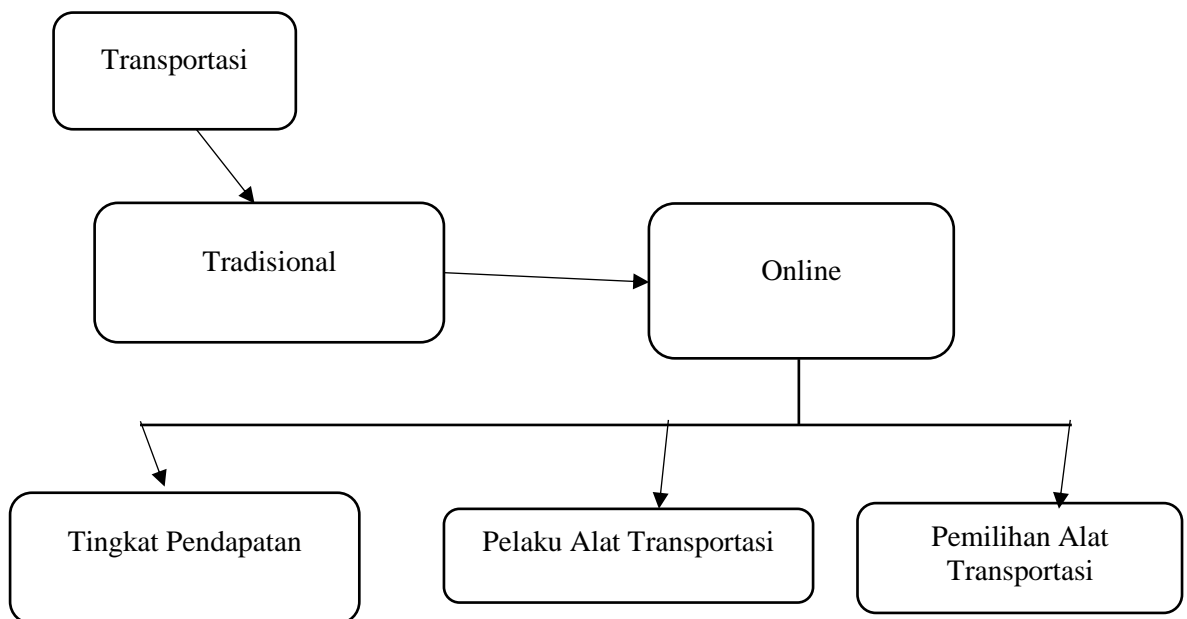
Beberapa karakteristik yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk. Kelompok ini terdiri dari variabel yang mulai jarang digunakan. Pada studi-studi terdahulu, terlihat bahwa variabel tersebut mempunyai korelasi dengan pemilihan moda. Tetapi sering merupakan variabel variabel yang tidak sesuai karena tidak menerangkan bagaimana suatu moda tertentu dipilih.

Pemilihan moda/angkutan merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini karena peran kunci dari transportasi publik dalam berbagai kebijakan transportasi. Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Moda perjalanan yang dipilih juga tergantung pada beberapa faktor lain seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan pelaku perjalanan yang kemudian dipertimbangkan pula faktor-faktor turunan yang lainnya dari ketiga faktor yang telah disebutkan sebelumnya, antara lain faktor biaya perjalanan dan waktu perjalanan.

Selain itu pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang menggunakan lebih dari satu moda dalam perjalanan³⁴.

Jenis pergerakan inilah yang sangat dijumpai di Indonesia, sekalipun dapat terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda angkutan untuk mencapai dari ke suatu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan untuk menuju tujuan yang akan dicapai.³⁵

K. Kerangka Berpikir



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran Penelitian

³⁴ Hertasing, B., Samudra, A. A., Satsipi, E., Manullang, O. R., Dharmowijoyo, D. B. E., & Wibowo, A. W. (2022). Strategi Zonasi Penggunaan Kendaraan Bermotor dengan Pendekatan Zona Parkir Progresif dan Zona Rendah Emisi dalam Mewujudkan Kota Ramah Lingkungan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 24(2), 119-126.

³⁵ Irjayanti, A. D., Sari, D. W., & Rosida, I. (2021). Perilaku Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter: Studi Kasus Jabodetabek. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan Indonesia*, 21(2), 125-147.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan sebuah pendekatan yang dikenal dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan ini dipandang paling tepat digunakan dikarenakan dapat mendeskripsikan tentang transformasi transportasi tradisional menuju transportasi online di Kota Palembang. Penelitian kualitatif menekankan pada realitas yang tersusun secara sosial dalam upaya menemukan fakta yang sebenarnya pada saat di lapangan, sehingga bisa memperjelas kompleksitas yang terdapat pada permasalahan penelitian.

Pada dasarnya landasan teoritis dari penelitian kualitatif yang digunakan pada penelitian ini bertumpu secara mendasar pada pendekatan fenomenologi. Karena itu pada bagian ini fenomenologi dijadikan sebagai dasar teoritis utama sedang yang lainnya yaitu interaksi simbiolik, kebudayaan etnometodologi dijadikan sebagai dasar tambahan yang melatarbelakangi secara teoritis penelitian kualitatif. Jenis penelitian ini penulis menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif.

Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat pecandraan (deskripsi) mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian. Tujuan

penelitian deskriptif adalah untuk membuat pecandraan secara sistematis, faktual, akurat mengenai fakta-fakta dan sifat populasi³⁶.

Dapat kita simpulkan dari pengertian di atas bahwa dalam konteks penelitian ini, jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif akan mendeskripsikan transformasi transportasi tradisional menuju transportasi online yang ada pada Kota Palembang. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang bermaksud untuk memahami fenomena, tentang apa yang dialami peneliti, misal perilaku, persepsi, motivasi, Tindakan, secara holistik dengan cara deskripsi dalam bentuk kata dan Bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan memanfaatkan berbagai metode ilmiah.

B. Sumber Data

Data yang dikemukakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif mengenai transformasi transportasi tradisional menuju transportasi online di kota Palembang. Kemudian data yang telah diperoleh dari lapangan diolah dengan maksud untuk dapat memberikan informasi atau keterangan-keterangan yang berguna untuk di analisis. Penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif dengan proses mengorganisasikan atau mengurutkan data sehingga ditemukan teori dari data tersebut³⁷.

Semua data yang dikumpulkan dari penelitian ini berupa hasil dari wawancara yang menghasilkan sebuah informasi sehingga menjadi penunjang

³⁶ Soendari, T. (2012). Metode penelitian deskriptif. *Bandung, UPI. Stuss, Magdalena & Herdan, Agnieszka*, 17, 75.

³⁷ Sujarweni, V. W. (2014). Metodologi penelitian. *Yogyakarta: Pustaka Baru Perss*.

penelitian untuk menyelesaikan penelitian ini. Sumber data juga berasal dari hasil pengamatan dan dokumen yang berhubungan dengan tujuan penelitian yang ditemukan di lokasi penelitian.

Sumber data penelitian ini berfokus tidak hanya pada satu moda transportasi melainkan moda transportasi secara keseluruhan. Hal tersebut dilakukan peneliti dengan tujuan untuk men generalisir data yang dikumpulkan selama periode penelitian.

C. Lokasi Penelitian

Untuk mendapatkan hasil penelitian yang dapat menjawab permasalahan penelitian maka pemilihan lokasi penelitian yang tepat dapat membantu hasil penelitian yang bagus. Lokasi penelitian ini berfokus tidak hanya pada satu alat transportasi saja melainkan banyak transportasi. Pada penelitian ini lokasi penelitian ditentukan pada area Kota Palembang. Kota Palembang ditentukan sebagai lokasi penelitian karena mempertimbangkan keberagaman alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat atau barang, seperti motor, mobil, dan kapal.

D. Waktu Pelaksanaan Penelitian

Penentuan waktu penelitian merupakan langkah penting dalam perencanaan penelitian karena waktu yang tepat dapat mempengaruhi hasil dan kesuksesan penelitian secara keseluruhan. Penentuan waktu penelitian dapat membantu peneliti dari beberapa hal seperti efisiensi sumber daya, di penentuan

waktu penelitian yang tepat membantu mengoptimalkan penggunaan sumber daya seperti waktu, tenaga, dan biaya.

Selain membantu efisiensi sumber daya penentuan waktu penelitian juga dapat membantu peneliti dalam menyusun rencana Kerja yang Jelas. Waktu penelitian yang ditentukan dengan baik membantu mengatur rencana kerja secara terperinci, termasuk tahapan, jadwal, dan target yang harus dicapai. Penentuan waktu penelitian dapat membantu menghindari Penundaan yang Tidak Perlu: Dengan menentukan waktu penelitian, Anda dapat menghindari penundaan yang tidak perlu dan memastikan proyek berjalan sesuai jadwal.

Mengelola Risiko: Penentuan waktu penelitian memungkinkan Anda untuk mengidentifikasi dan mengelola risiko yang mungkin timbul selama penelitian, seperti kendala teknis atau keterlambatan pengumpulan data. Kesesuaian dengan Tujuan Penelitian: Waktu penelitian yang tepat memastikan kesesuaian dengan tujuan penelitian, termasuk waktu yang dibutuhkan untuk mencapai hasil yang diharapkan. Meningkatkan Kualitas Penelitian: Dengan waktu penelitian yang cukup, Anda dapat melakukan penelitian secara lebih menyeluruh, mengurangi potensi kesalahan, dan meningkatkan kualitas hasil penelitian³⁸.

Penentuan waktu penelitian saat ini dilaksanakan pada bulan April. Waktu tersebut ditentukan oleh peneliti ditentukan berdasarkan waktu penelitian yang bertepatan dengan waktu mudik idul fitri, sehingga peneliti

³⁸ Bungin, B. (2017). Metodologi penelitian kualitatif: Aktualisasi metodologis ke arah ragam varian kontemporer.

dapat memanfaatkan momen tersebut dimana banyak masyarakat yang memanfaatkan alat transportasi.

E. Responden Penelitian

Responden merupakan sekumpulan orang yang menghasilkan data dan digunakan sebagai alat yang dapat membantu peneliti menjawab pertanyaan penelitian. Responden yang akan digunakan pada penelitian ini adalah para pelaku transportasi di Kota Palembang yang bergerak dengan menggunakan metode online ataupun tradisional. Banyaknya metode transportasi yang ada di Kota Palembang sangat membantu peneliti untuk menemukan permasalahan yang timbul akibat berbedanya metode transportasi³⁹

Untuk penelitian ini, peneliti berfokus pada responden yang menjadi pelaku transportasi ojek tradisional, ojek online, supir online, supir tradisional. Jumlah responden yang diambil oleh peneliti pada penelitian ini mengacu pada, tujuan penelitian dan kejenuhan data. Berbeda dengan penelitian kuantitatif yang menggunakan rumus untuk menentukan besaran sampel maka penelitian kualitatif tidak terpaku pada berapa banyak jumlah sampel yang akan diambil.

Untuk memenuhi triangulasi maka peneliti memanfaatkan wawancara dengan pelaku transportasi langsung, adapun pelaku transportasi yang diambil adalah driver ojek, supir angkot, tukang becak dan supir kapal air.

³⁹ Bungin, B. (2017). Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis Ke Arah Ragam Varian Kontemporer.

F. Sumber Data

Sumber data untuk penelitian dapat berasal dari berbagai sumber, tergantung pada jenis penelitian yang dilakukan. Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini berfokus pada penelitian kualitatif. Berdasarkan jenis penelitian tersebut maka data yang digunakan adalah sumber primer dan data kualitatif. Pemilihan sumber data yang tepat sangat penting dalam penelitian untuk memastikan bahwa data yang diperoleh relevan, akurat, dan dapat diandalkan untuk mendukung temuan penelitian⁴⁰.

G. Teknik Pengumpulan Data

1. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu dari beberapa teknik dalam mengumpulkan informasi atau data. metode wawancara adalah metode pengumpulan data yang dijalankan dengan menggunakan tanya jawab langsung dengan lisan antara dua orang atau lebih. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Adapun tujuan metode tanya jawab adalah agar peneliti memperoleh informasi lisan baik langsung maupun tidak langsung. Metode wawancara pada dasarnya dapat dibedakan menjadi dua yaitu interview langsung dimana peneliti langsung berhadapan dengan informan dan interview tidak langsung yaitu dimana peneliti mencari data dari hasil interview yang telah dilakukan sebelumnya.⁴¹

⁴⁰ Dr. Ardhana Januar Mahardhani, S, AP., M.KP, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, 138-139

⁴¹ Bungin, B. (2017). Metodologi penelitian kualitatif: Aktualisasi metodologis ke arah ragam varian kontemporer.

Untuk mendapatkan hasil yang maksimal maka peneliti menggunakan wawancara yang terstruktur. Wawancara ini akan digunakan sebagai Teknik pengumpulan data, bila data telah mengetahui dengan pasti tentang informasi yang akan diperoleh, oleh karena itu pada saat melakukan wawancara, pengumpulan data telah menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan yang tertulis. Dari wawancara yang dilakukan dapat menghasilkan:

Tabel 3.1
Outline Wawancara

Narasumber	Indikator	Pertanyaan
Pelaku Transportasi Online	Latar Belakang	Kenapa tertarik untuk menjadi pelaku di transportasi online?
		Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?
	Manfaat	Apakah setelah berubah ke transportasi online bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?
		Berapa persentase kenaikan pendapatan dari offline ke online?
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?
	Pendaftaran Operasional	Bagaimana tata cara mendaftar transportasi online?
		Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara online?
	Kendala	Apakah terdapat kendala sebelum beralih ke transportasi online?
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?
	Latar Belakang	Apakah anda tertarik untuk menjadi pelaku transportasi online?

Pelaku Transportasi Tradisional	Manfaat	Apakah dengan menjadi pelaku tradisional bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?
	Manfaat	Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?
	Alasan	Apa Alasan anda bertahan di transportasi tradisional?
	Kemudahan	Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara tradisional?
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang? Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?

2. Observasi

Observasi sama dengan pengamatan. Pengamatan adalah salah satu alat penting untuk pengumpulan data dalam penelitian kualitatif. Mengamati berarti memperhatikan fenomena di lapangan melalui lima indra peneliti sering kali dengan instrumen atau perangkat, dan merekamnya untuk tujuan ilmiah. Pengamatan tersebut didasarkan pada tujuan riset dan pertanyaan riset.

Dalam penelitian ini akan dilakukan observasi yang di mana observasi secara langsung. Dimana penelitian ini akan terjun langsung kelapangan dan mengamati secara langsung dampak pendapatan sopir angkutan kota terhadap keberadaan ojek online di seberang ulu II tersebut. Tujuan dari pada observasi ini untuk mengetahui fakta di lapangan mengenai pendapatan sopir angkutan kota setelah keberadaan ojek tersebut.

3. Dokumentasi

Mengumpulkan dokumen atau sering disebut dokumentasi merupakan sebuah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan berbagai dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian. Dokumen ini data berupa foto-foto atau gambar, buku harian atau laporan harian dan sebagainya.

H. Teknik Analisis Data

Analisa data diperlukan sebagai bentuk proses pencarian dan penyusunan data penelitian secara sistematis. Data tersebut diperoleh dari aktivitas penelitian yang dilakukan, yaitu dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan pencarian dokumen atau berita-berita lain dari berbagai media yang menjadikan hasil penelitian dapat disusun secara lengkap dan mudah dipahami sehingga dapat diinformasikan kepada orang lain dengan benar.⁴²

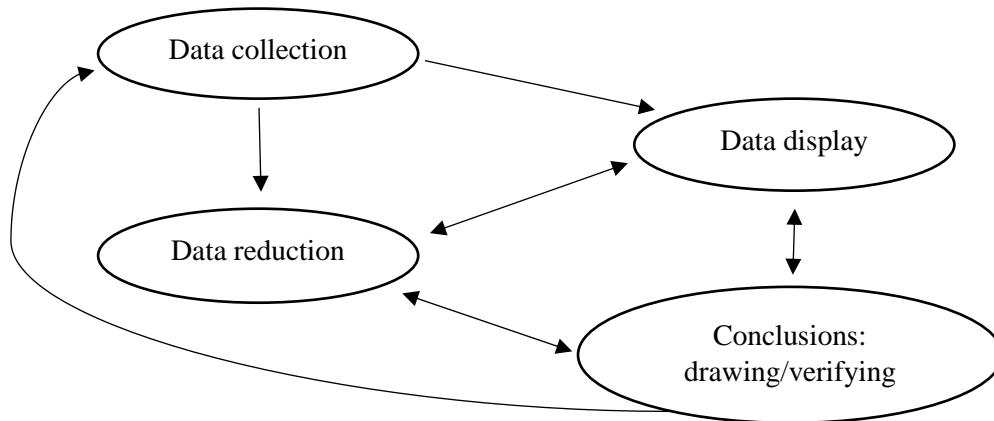
Analisis data kualitatif adalah Upaya yang dilakukan dengan jelas bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.⁴³

Teknik Analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan model interaktif miles dan Huberman. Proses penganalisaan data

139 ⁴² Dr. Ardhana Januar Mahardhani,S,AP., M.KP, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, 138-

⁴³ Lexy J Meleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, 248.

ini akan terus dilakukan sampai dengan memperoleh data jenuh. Kejenuhan data ditandai dengan tidak diperolehnya lagi data atau informasi baru.⁴⁴



Gambar 3.1 Komponen dalam analisis data

Sumber: (Sugiyono, 2022)⁴⁵

Terdapat empat aktivitas pada model interaktif ini, yaitu pengumpulan data (data collection), reduksi data (data reduction), penyajian data (data display) serta penarikan kesimpulan dan verifikasi (*conclusion drawing / verification*).

1. Reduksi Data (Pengumpulan Data)

Reduksi data merupakan proses berfikir sensitive yang memerlukan kecerdasan dan keluasan dan kedalaman wawasan yang tinggi. Bagi peneliti yang masih baru, dalam melakukan reduksi data dapat mendiskusikan pada teman atau orang lain yang dipandang ahli. Melalui diskusi itu, maka

⁴⁴ Dr. Ardhana Januar Mahardhani,S,AP., M.KP, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, 139

⁴⁵ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, hal 247

wawasan peneliti akan berkembang, sehingga dapat mereduksi data-data yang memiliki nilai temuan dan pengembangan teori yang signifikan.

Teknik ini digunakan agar data dapat digunakan seperaktis mungkin dan seefisien mungkin sehingga hanya ada data yang diperlukan dan dinilai valid yang dijadikan sumber penelitian.

Secara sederhana dapat dijelaskan dengan data reduksi kita tidak perlu mengartikan sebagai kuantifikasi. Data kualitatif dapat disederhanakan dan ditransformasikan dalam aneka macam cara melalui seleksi ketat, melalui ringkasan atau uraian singkat, menggolongkannya dalam satu pola yang lebih luas, dan sebagainya.⁴⁶

2. *Data Display* (Penyajian Data)

Alur Penting yang kedua dari kegiatan analisis adalah penyajian data. Kami membahas suatu pembagian sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan Tindakan. Beraneka penyajian kita temukan dalam kehidupan sehari-hari mulai dari alat pengukur bensin, surat kabar, dan sampai layar computer. Dengan melihat penyajian-penyajian kita akan dapat memahami apa yang sedang terjadi dan apa yang harus dilakukan.

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, flowchart dan sejenisnya. Yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam

⁴⁶ Matthew B Miles & A Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru* (Jakarta: UI Press, 1992), 16.

penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dengan mendisplaykan data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah difahami tersebut.

3. Menarik Kesimpulan atau *conclusion drawing / verivication*

Langkah ketiga dalam analisis data kualitatif yang penting adalah menarik kesimpulan dan verifikasi. Dari pengumpulan data, seorang penganalisis kualitatif mulai mencari arti benda, mencatat keteraturan, pola, penjelasan, konfigurasi yang mungkin, alur sebab akibat, dan proporsi.

Penarikan kesimpulan dalam pandangan kami, hanyalah Sebagian dari satu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Kesimpulan-kesimpulan juga diverifikasi selama penelitian berlangsung. Verifikasi itu mungkin sesingkat pemikiran Kembali yang melintas dalam pemikiran penganalisis selama ia menulis, suatu tinjauan ulang pada catatan-catatan lapangan, atau mungkin menjadi begitu seksama dan makan tenaga dengan peninjauan kembali serta tukar pikiran di antara teman sejawat untuk mengembangkan kesepakatan intersubjective atau juga Upaya-upaya yang luas untuk menempatkan Salinan suatu temuan dalam seperangkat data yang lain.

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu obyek yang sebelumnya masih remang-remang atau

gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas, dapat berupa hubungan kausal atau interaktif, hipotesis atau teori.

I. Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data merupakan konsep yang menunjukkan kesahihan data dalam penelitian. Untuk menguji keabsahan data yang diperoleh, peneliti menggunakan triangulasi. Triangulasi adalah Teknik yang bersifat menggabungkan dari berbagai Teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada.

Secara sederhana triangulasi dapat dimaknai sebagai Teknik pemeriksaan keabsahan data penelitian dengan cara membandingkan antara sumber, teori, maupun metode penelitian. Teknik triangulasi data dapat dilakukan dengan jalan:

1. Hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Hasil wawancara yang berhasil ditangkap peneliti di kumpulkan menjadi suatu kumpulan jawaban yang nantinya akan di kaitkan dengan data lain seperti data sekunder dan digunakan dalam menjawab permasalahan penelitian.

2. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakan pribadi.

Hasil penelitian yang didapatkan dari hasil wawancara nantinya akan dibandingkan dengan opini ataupun berita yang tersebar di masyarakat luas. Dengan memperbandingkan hal tersebut maka peneliti dapat menjawab permasalahan penelitian.

3. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang berpendidikan, orang kaya, pemerintah dan sebagainya.

Dengan mengumpulkan beberapa hasil wawancara dari berbagai pelaku moda transportasi dan dari berbagai kalangan maka peneliti mendapatkan pendapat yang beragam sehingga dapat menyelesaikan permasalahan penelitian.

Teknik triangulasi ini dilakukan pemeriksaan keabsahan data melalui sumber lainnya. Triangulasi dengan sumber ini berarti kita dapat membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang kita peroleh. Dalam hal ini dapat peneliti capai salah satunya dengan jalan membandingkan data hasil pengamatan dengan hasil wawancara di lapangan nanti tentang analisis transformasi transportasi tradisional menuju transportasi online di kota Palembang.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Objek Penelitian

1. Letak Geografis

Sebelum membahas lebih jauh terhadap hasil penelitian yang dilakukan peneliti, maka terlebih dahulu peneliti akan menjelaskan mengenai profil kota Palembang sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kabupaten Banyuasin

Sebelah Timur : Kabupaten Banyuasin

Sebelah Barat : Kabupaten Banyuasin

Sebelah Selatan : Kabupaten Muara Enim dan Ogan Ilir

Berdasarkan letak astronomisnya, Kota Palembang berada di antara $2^{\circ}52'$ - $3^{\circ}5'$ Lintang Selatan dan $104^{\circ}37'$ - $104^{\circ}52'$ Bujur Timur. Serta memiliki jumlah penduduk sebesar 1.662.893 jiwa. Dan tahun 2020 1.668.164 jiwa. Serta 1. 686.073 jiwa di tahun 2021. Kepadatan penduduk Kota Palembang pada tahun 2021 adalah sekitar 4.209 jiwa per kilometer persegi. Sementara laju pertumbuhan penduduk Kota Palembang pada tahun 2019-2023 adalah 1,03 persen.

Tabel 4.1
Jumlah Penduduk Kota Palembang 2019-2023

Kecamatan	Jumlah Penduduk Palembang (Jiwa)		
	2019	2020	2021
Iilir Barat Dua	73.269	67.645	67.654
Gandus	65.781	72.154	75.450
Seberang Ulu Satu	95.251	90.914	91.697
Kertapati	92.082	90.977	92.407
Jakabaring	92.141	90.384	90.942
Seberang Ulu Dua	107.101	100.915	100.555
Plaju	90.735	93.739	94.207
Iilir Barat Satu	141.545	142.912	141.949
Bukitkecil	50.301	38.238	38.439
Iilir Timur Satu	79.269	67.171	65.918
Kemuning	93.998	81.255	80.380
Iilir Timur Dua	97.000	85.131	85.222
Kalidoni	112.931	121.073	124.336
Iilir Timur Tiga	84.935	74.329	72.879
Sako	93.326	107.724	112.633
Sematangborang	36.445	55.495	56.914
Sukarami	158.246	183.246	187.775
Alang-Alang Lebar	98.537	104.862	106.716
Kota Palembang	1.662.893	1.668.164	1.686.073

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2024

Berdasarkan topografi Kota Palembang mempunyai aliran dari Sungai Musi, dan daratan rawa serta memiliki dataran rendah dan tinggi. Kota Palembang dibelah oleh Sungai Musi menjadi dua wilayah yaitu Seberang Ulu dan Seberang Iilir. Selain Sungai Musi, terdapat 3 sungai besar lainnya yang melintasi Kota Palembang yaitu Sungai Komering, Sungai Ogan, dan Sungai Keramasan.

2. Penduduk

Populasi dan penyebaran penduduk suatu daerah sangat mempengaruhi ketersediaan akan sumber daya manusia yang diberdayakan dalam upaya pertumbuhan ekonomi dan pembangunannya, tidak terkecuali kota Palembang sebagai Ibu kota propinsi Sumatera Selatan yang secara geografis juga berada pada posisi strategis sebagai pintu gerbang kawasan Sumatera yang berimplikasi pada derasnya arus urbanisasi maupun migrasi masuk dari kabupaten, kota maupun propinsi lainnya. Penduduk Kota Palembang tahun 2021 tercatat sebanyak 1.686.073 jiwa.

3. Cara Kerja Operasional Transportasi Online

Transportasi online atau ojek dan angkot online adalah aplikasi yang berbasis internet dengan sistem transportasi yang menggunakan jasa angkutan hadir di Indonesia sebagai inovatif untuk mendorong perubahan sektor transportasi informal agar dapat beroperasi, serta menghindari kemacetan yang ada di kota-kota besar. Jasa transportasi angkutan menggunakan kendaraan roda dua. Ojek dan angkot hadir dengan dasar pemikiran bahwa ojek dan angkot yang biasanya hanya mangkal di pos-pos tertentu bisa terkordinir dan terintegrasi untuk melayani masyarakat dengan cepat dan sigap via online booking. Selain roda dua, bayak lagi moda transportasi yang bisa diakses oleh pengguna untuk mendapatkan transportasi seperti mobil dan kapal air.

Di tengah kemudahan dalam proses penggunaannya transportasi online memiliki cara kerja yang cukup rumit dan tidak sederhana seperti

yang dibayangkan. Karena terdapat beberapa komponen di antaranya yaitu; Perangkat lunak, Perangkat keras, Orang, Basisdata / Data, Jaringan Komputer, dan Prosedur. Sudah barang tentu Transportasi online ini pasti sudah banyak yang pernah mencobanya. Selain terjamin dalam kenyamanannya. Layanan ini dengan menggunakan aplikasi yang sudah tersedia. Ambil contoh transportasi online, dalam cara kerja pemesanan ride atau car, akan nada 3 poin yang terikat dalam sistem kerja transportasi online yaitu, driver, konsumen, dan pihak aplikator itu sendiri. Cara pemesanan aplikasi transportasi online :

1. Pertama-tama konsumen dapat melakukan pemesanan transportasi online melalui aplikasi dengan terlebih dahulu memasukkan alamat yang akan dituju. Konsumen juga dapat memilih metode pembayaran, apakah ingin membayar cash atau dengan e-wallet aplikator. Informasi tentang tarif pembayaran akan otomatis muncul setelah kedua alamat terisi.
2. Aplikasi akan segera memproses pesanan tersebut dengan menggunakan algoritma yang rumit untuk melakukan pencarian driver terdekat yang akan mengantarkan calon konsumen.
3. Lalu driver yang berhasil mendapatkan bidding berhak mengantarkan penumpang sesuai dengan alamat penjemputan dan mengantarkan penumpang sampai ke tujuan dengan selamat.
4. Setelah sampai di tujuan, maka penumpang diharuskan membayar ke driver. Jika pada saat pemesanan penumpang menggunakan metode

pembayaran menggunakan e-walet aplikator maka penumpang tidak harus membayar lagi.

Dari situlah masyarakat menyukai transportasi online atau ojek dan angkot yang berlayanan internet ini. Mereka mampu mengambil perhatian masyarakat tetapi disisi lain, Transportasi online atau ojek dan angkot online bukan layanan transportasi angkutan yang di atur oleh Undang-Undang transportasi di Indonesia. Para Transportasi online atau ojek dan angkot online ini dengan mudah mendapatkan konsumen karena sudah mengandalkan kemajuan teknologi, tanpa harus ke tempat pangkalan menunggu tanpa kepastian menunggu nomor urut antrian jatah narik. Seperti halnya Tukang-tukang ojek dan angkot dan supir supir yang biasa mangkal di Kota Palembang.

Angkutan konvensional umum mulai resah dengan Transportasi online yang membuka cabang di Kota Palembang dan pengemudi ojek dan angkot online yang beroperasi di jalan raya kota Palembang. Persaingan antara pengemudi ojek dan angkot online dengan pengemudi angkutan lainnya termasuk ojek dan angkot pangkalan yang maraknya terjadi di Palembang dan sekitarnya, memang tidak dapat dihindari. Pro kontra yang terjadi di antara sopir angkutan umum dan tukang ojek dan angkot pangkalan yang diakibatkan oleh masalah Transportasi online.

Transportasi online di Indonesia merupakan sebuah jasa layanan transportasi yang menggunakan armada ojek dan angkot sepeda motor dan ojek dan angkot mobil yang disebut driver. Ojek dan angkot online di

Indonesia ini merekrut tukang ojek dan angkot pangkalan atau bahkan orang-orang yang bukan tukang ojek dan angkot tetapi ingin mencari tambahan penghasilan dengan menyeleksinya terlebih dahulu berdasarkan persyaratan yang ada berupa memiliki sepeda motor dan SIM C, mobil dan SIM A, serta bersedia memberikan jaminan seperti Kartu Keluarga, BPKB motor. Adapun peran para perusahaan-perusahaan ojek dan angkot Indonesia adalah sebagai sarana penghubung antara para pengguna Ojek dan angkot online dengan driver dengan menciptakan aplikasi yang mudah digunakan. Selain itu, apabila terjadi kecelakaan atau barang hilang, maka yang bertanggung jawab adalah pihak ojek dan angkot online dengan mengganti kerugiannya.

B. Deskripsi Data Penelitian

Pada deskripsi data penelitian berikut ini menyajikan karakteristik responden yang telah dikumpulkan oleh peneliti selama periode penelitian. Karakteristik data penelitian diambil berdasarkan hasil wawancara dari responden pelaku transportasi tradisional dan online. Karakteristik data penelitian berikut dibagi menjadi beberapa poin seperti tingkat pendidikan, tingkat pendapatan dan kondisi ekonomi dari pelaku transportasi. Berdasarkan hasil wawancara, peneliti melakukan wawancara kepada 10 orang pelaku transportasi. Dari hasil tersebut, keseluruhan pelaku transportasi tersebut merupakan laki-laki.

1. Tingkat Pendidikan

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan peneliti didapatkan beberapa tingkatan pendidikan yang ditemukan di lapangan. Tingkat pendidikan ditanyakan kepada responden penelitian dengan tujuan untuk mengetahui tingkat pendidikan yang dapat mempengaruhi pelaku transportasi dalam menentukan moda transportasi. Adapun deskripsi responden berdasarkan pendidikan ditunjukkan di tabel berikut:

Tabel 4.1
Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Kelompok	Jumlah	Persentase
1	SMP	2	20
2	SMA	6	60
3	Sarjana	2	20
	Total	10	100

Dari Tabel 4.1 di atas menunjukkan bahwa pelaku transportasi di Kota Palembang memiliki tingkat pendidikan pada tingkatan Sekolah Menengah Atas (SMA) dengan jumlah sebanyak 6 orang (60%). Di lain sisi Tingkatan lain adalah Sekolah Menengah Pertama sebanyak 2 orang (20%) dan sarjana sebanyak 2 Orang (20%). Berdasarkan deskriptif data tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa pelaku transportasi merupakan masyarakat yang memiliki tingkat pendidikan yang terbilang rendah.

Hal tersebut dikarenakan kondisi ekonomi yang memaksa mereka untuk tidak bisa melanjutkan pendidikan di tingkat yang lebih tinggi. Untuk tingkatan pendidikan sarjana dapat menunjukkan bahwa pelaku transportasi

tersebut memilih untuk menjadi pelaku transportasi dikarenakan banyaknya waktu yang dimiliki responden tersebut disela waktu kuliah.

2. Tingkat Pendapatan

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan peneliti didapatkan beberapa tingkatan pendidikan yang ditemukan di lapangan. Tingkat Ekonomi ditanyakan kepada responden dengan tujuan untuk mengetahui apakah ekonomi merupakan salah satu faktor penting yang dapat mempengaruhi pilihan pelaku transportasi. Adapun deskripsi responden berdasarkan tingkatan ekonomi ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 4.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Ekonomi

No	Kelompok	Jumlah	Persentase
1	0 - 1.000.000	4	40
2	1.000.000 - 2.500.000	4	40
3	2.500.000 - 4.500.000	1	10
4	> 4.500.000	1	10
	Total	10	100

Tabel 4.2 di atas menunjukkan bahwa pelaku transportasi memiliki tingkatan ekonomi yang beragam, dimulai dari Rp. 1.000.000 hingga Rp. 4.500.000 ke atas. Jumlah pendapatan yang didapatkan oleh pelaku secara tidak langsung mempengaruhi pilihan masyarakat untuk menjadi pelaku transportasi. Dari tabel di atas menunjukkan bahwa mayoritas pelaku transportasi memiliki pendapatan di kisaran Rp. 0 – Rp. 2.500.000. pelaku transportasi dengan tingkatan pendapatan tersebut menunjukkan bahwa

mereka tidak memiliki pekerjaan lain selain menjadi pelaku transportasi baik online ataupun tradisional.

3. Kondisi Ekonomi

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan peneliti didapatkan beberapa tingkatan pendidikan yang ditemukan di lapangan. Tingkat Ekonomi ditanyakan kepada responden dengan tujuan untuk mengetahui apakah ekonomi merupakan salah satu faktor penting yang dapat mempengaruhi pilihan pelaku transportasi. Adapun deskripsi responden berdasarkan tingkatan ekonomi ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 4.3
Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkatan Ekonomi

No	Kelompok	Jumlah	Persentase
1	Pelajar	2	20
2	Bekerja Kantoran	3	30
3	Pekerja Lepas	1	10
4	Tidak Bekerja	4	40
	Total	10	100

Berdasarkan tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan tingkatan ekonomi menunjukkan bahwa pelaku transportasi di Kota Palembang apakah memiliki pekerjaan selain menjadi pelaku transportasi. Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa terdapat 3 orang (30%) pelaku transportasi khususnya transportasi online memiliki pekerjaan sebagai pekerja kantoran. Terdapat 2 orang (20%) pelaku transportasi memiliki pekerjaan sebagai pelajar terutama mahasiswa. Sebagai seorang mahasiswa sudah selayaknya memiliki waktu luang yang cukup untuk bisa mengambil

pekerjaan sebagai pelaku transportasi, adapun pekerjaan tersebut diambil juga untuk tujuan menambah uang jajan. Mayoritas pelaku transportasi merupakan orang sebanyak 4 orang (40%) yang tidak memiliki pekerjaan atau dengan kata lain mereka hanya berfokus sebagai pelaku transportasi saja.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Dampak Transportasi Online Terhadap Pendapatan transportasi Konvensional.

Peneliti menemukan informan yang pas dan sesuai dengan ketentuan karakteristik subjek penelitian. Mendeskripsikan pada hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti terhadap beberapa tukang ojek dan angkot pangkalan, salah satu informan yaitu Bapak Antok yang merupakan salah satu pengemudi ojek pangkalan di wilayah Jl. Kol burlian KM 7 yang berada di dekat hutan alam Punti Kayu. Informan tinggal di Kelurahan Sukarame, beliau sudah menekuni profesi ini selama kurang lebih 6 (Enam) Tahun. Informan memiliki seorang istri dan 3 orang anak yang saat ini anak pertamanya duduk di bangku SMA. Penghasilan paling banyak yang didapatkan informan adalah Rp.100.000 dalam sehari.

Penghasilan yang informan dapat mulai berubah setelah kemunculan transportasi online ini, informan juga mengatakan kemunculan transportasi online ini banyak menguntungkan orang luar yang tidak mempunyai pekerjaan, hanya saja informan sendiri tidak tertarik untuk

mengubah profesinya menjadi driver online karena sudah merasa nyaman dengan pekerjaannya.

Hal yang sama juga diutarakan oleh Arif. Informan merupakan pengemudi angkot pangkalan yang biasa di pangkalan pasar KM5, beliau menekuni profesi sebagai supir angkot hampir 13 tahun, dan menjadi supir angkot sudah menjadi profesi utamanya, dengan menjadi pengemudi dia harus memenuhi kehidupan keluarganya yang pas-pasan. Namun lain hal semenjak adanya transportasi online ini yang membuat penghasilan informan menurun, hal ini pun membuat dia mulai berkeliling untuk mendapatkan sewa, dulu penghasilan yang diperoleh bisa sampai 100 ribu.

Sebelum adanya transportasi online ini, informan masih bisa mencukupi kebutuhannya, namun semenjak adanya transportasi online ini istrinya juga harus ikut bekerja untuk memenuhi kebutuhan mereka dengan berjualan di depan rumahnya. Namun di sisi lain informan bersyukur dengan kemunculan transportasi online ini, karena anaknya bisa mendapatkan pekerjaan untuk memenuhi keluarganya juga.

Lain halnya dengan Bapak Suganda, ia mengutarakan bahwa: “saya harus antar anak sd yang orang tuanya itu udah sewa saya, jadinya tiap pagi harus berangkat. Kalau penghasilan saya itu seharusnya bisa 80 ribu an lah dek, cuma semenjak transportasi online ada penghasilan saya itu turun, paling tetapnya itu 20 ribu ada dek dari hasil antar anak-anak sd tadi kan”.

Wawancara di atas menjelaskan bahwa dengan kehadiran transportasi online ini informan harus mendapatkan penghasilan tambahan

dengan mengantar jemput anak-anak SD yang sudah disewa oleh orang tuanya setiap hari kecuali libur. Informan sudah menjalani profesi ini 10 tahun lebih, informan biasanya berangkat bekerja pagi dan pulang malam.

Semenjak kemunculan transportasi online ini, informan harus mampu menghemat untuk mencukupi kebutuhan keluarganya dengan membawa bekal, dan juga sebelum adanya transportasi online ini informan selalu menyempatkan waktu untuk pulang ke rumahnya dan beristirahat, namun adanya transportasi online ini sangat mempengaruhi jam kerja informan.

Informan tidak tertarik untuk beralih profesi menjadi driver online, karena baginya pekerjaan ojek dan angkot pangkalan sudah membuatnya bersyukur dan juga untuk beralih menjadi driver online tidak meyakinkan dirinya yang harus menyesuaikan keadaan. Berbeda dengan Bapak Anwar yang sudah menekuni profesinya selama 21 tahun, bahwa ia tidak merasa terlalu dipengaruhi dengan kemunculan transportasi online ini, karena pendapatan yang dihasilkan hanya untuk dirinya sendiri.

Namun di sisi lain, pendapatannya juga berkurang dengan adanya transportasi online ini. Sehingga penghasilan yang ia terima setiap harinya berubah-ubah, penumpang yang ia dapatkan juga terkadang tidak memilihnya karena motornya yang sudah tua.

Pendapat yang serupa juga dikatakan oleh Bapak Muksin yang merupakan seorang pengemudi ojek pangkalan di Jl. D. I, Panjaitan yang berada di Pasar Plaju. Informan ini sudah menjalankan profesinya selama

12 tahun untuk memenuhi kebutuhan keluarganya. Informan awalnya hanya bekerja sebagai ojek pangkalan, namun sejak kehadiran transportasi online ini yang membuat penghasilannya menurun.

Informan terpaksa mengambil pekerjaan tambahan yaitu mengantar jemput penumpangnya dengan barang dagangannya ke pasar. Dari hasil wawancara yang diuraikan di atas dengan para pengemudi transportasi konvensional, pengemudi transportasi online dan masyarakat yang ada di Kota Palembang dapat disimpulkan bahwa kondisi pengemudi ojek dan angkot pangkalan dapat dilihat dari pendapatannya yang setiap harinya sebelum adanya transportasi online, rata-rata yang mereka hasilkan yaitu ±Rp.100.000/hari dan setelah kehadiran transportasi online ini penghasilan yang mereka dapat menurun. Hal ini sesuai dengan pernyataan yang diutarakan oleh salah satu informan yaitu Juned (48 Tahun) : menurut informan kehadiran transportasi online memberikan dampak penurunan pendapatan yang sangat dirasakan oleh ojek dan angkot.

Penumpang yang dulunya setia menggunakan ojek dan angkot pangkalan sekarang lebih memilih menggunakan jasa transportasi online, dari hasil wawancara kepada masyarakat penggunaan transportasi online lebih diminati karena mudah dan lebih praktis. Keberadaan transportasi online sangat berdampak pada perekonomian pengemudi pangkalan yang mengakibatkan pendapatan menurun.

Sesuai dengan teori UTAUT yang merupakan jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode

tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, maupun tahunan⁴⁷. Berdasarkan uraian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa pendapatan merupakan hasil dari suatu pekerjaan yang memberikan hasil berupa keuntungan dari kegiatan itu.

Jika dikaitkan dengan hasil penelitian ini, pendapatan akan diperoleh berdasarkan jam kerja, jumlah penumpang dan tarif yang diperoleh pengemudi pangkalan. Transportasi angkot / ojek dan angkot sudah menjadi alat transportasi utama di Kota Palembang sendiri, masyarakat yang tidak memiliki kendaraan lebih dominan menggunakan angkot/ojek kemanapun akan bepergian. Pengemudi angkot/ojek dan angkot akan sangat mudah dijumpai, baik yang ada di pangkalannya maupun yang sedang berada di jalanan.

Namun dengan berkembangnya teknologi yang canggih hadirlah terobosan baru untuk memudahkan masyarakat yaitu transportasi online yang sedang marak saat ini. Dari kehadiran transportasi online ini membuat para penarik becak merasa tersaingi dan masyarakat yang lebih memilih menggunakan transportasi online ini yang memudahkan kegiatannya.

Secara kesimpulan maka hasil wawancara mengenai dampak adanya transportasi online pada pelaku transportasi tradisional memiliki dampak yang tidak terlalu signifikan dikarenakan masih ada konsumen yang loyal dan tetap menggunakan transportasi tradisional. Hal tersebut ditunjukkan

⁴⁷ Venkatesh, V., Thong, J. Y., & Xu, X. (2012). Consumer acceptance and use of information technology: extending the unified theory of acceptance and use of technology. *MIS quarterly*, 157-178.

dari jumlah pendapatan yang tidak berubah banyak meskipun makin maraknya transportasi online yang ada di masyarakat.

Setiap manusia memiliki permasalahan dan perubahan tersendiri di setiap kehidupannya. Ada kalanya masalah harta, ekonomi dan sebagainya. Namun Allah SWT tidak akan memberikan cobaan kepada hambanya diluar batas kemampuan umatnya. Allah SWT berfirman dalam QS. Al- Baqarah ayat 286 yang berbunyi:

نَسِينَا إِنْ تَوَاخَدْنَا لَا رَبِّنَا اكْتَسَبَتْ مَا وَعَلَيْهَا كَسَبَتْ مَا لَهَا وَسُعَهَا إِلَّا نَفْسًا اللَّهُ يُكَفِّرُ لَا
طَاقَةَ لِمَا تَحْمِلُنَا وَلَا رَبَّنَا قَبْلَنَا مِنَ الَّذِينَ عَلَى حِمْلَتِهِ كَمَا إِصْرًا عَلَيْنَا تَحْمِلُ وَلَا رَبَّنَا أَخْطَأْنَا أَوْ
الْكُفْرِينَ □ ٢٨٦ الْقَوْمِ عَلَى فَاَنْصُرْنَا مَوْلَانَا أَنْتَ وَإِرْحَمْنَا لَنَا وَاعْفِرْ عَنَّا وَاعْفُ بِهَ لَنَا

Artinya : “ Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya. Dia mendapat (pahala) dari kebajikan yang dikerjakannya dan dia mendapat (siksa) dari (kejahatan) yang diperbuatnya. (Mereka berdoa), "Ya Tuhan kami, janganlah Engkau hukum kami jika kami lupa atau kami melakukan kesalahan. Ya Tuhan kami, janganlah Engkau bebani kami dengan beban yang berat sebagaimana Engkau bebani orang-orang sebelum kami. Ya Tuhan kami, janganlah Engkau pikulkan kepada kami apa yang tidak sanggup kami memikulnya. Maafkanlah kami,

ampunilah kami, dan rahmatilah kami. Engkaulah pelindung kami, maka tolonglah kami menghadapi orang-orang kafir."

(QS. Al- Baqarah: 286)⁴⁸

Menurut Firman Allah SWT di atas, bahwa setiap seseorang tidak akan dibebani melainkan sesuai dengan kesanggupannya. Ayat ini juga menunjukkan bahwa inovasi dan transformasi dalam transportasi harus mempertimbangkan kemampuan individu dan masyarakat untuk beradaptasi dengan perubahan tersebut.

Dalam membahas dampak antara transportasi tradisional menuju transportasi online Hadist tolong menolong merupakan hadist yang tepat untuk melengkapi agar tidak terjadi nya dampak yang tidak diinginkan Rasulullah SAW dan Rasulullah SAW ada pada sebuah hadist terhadap sanad sahabat Abu Hurairah *radhiyallahu 'anhu* disana beliau menyatakan :

بِالْعُدْوَةِ وَاسْتَعِينُوا ، وَأَبْشِرُوا وَقَارِبُوا فَسَدِّدُوا ، غَلَبَهُ إِلَّا أَحَدَ الدِّينِ يُشَادَّ وَلَنْ ، يُسِّرَ الدِّينَ إِنَّ
الدُّلْجَةَ مِنْ وَشَىءٍ وَالرَّوْحَةَ

Artinya, “Sesungguhnya agama itu mudah. Dan selamanya agama tidak akan memberatkan seseorang melainkan memudahkannya. Karena itu, luruskanlah, dekatilah, dan berikan kabar gembira! Minta tolonglah kalian di waktu pagi-pagi sekali, siang hari dikala waktu istirahat dan di awal malam,” (HR. Al- Bukhari [39] dan Muslim [2816]).

Pada hadist ini syariat yang Allah turunkan kepada umat Baginda Nabi shallallahu ‘alaihi wasallam untuk memudahkan dan tidak mempersulit. Allah telah

⁴⁸ Al- Qur’an (2): 286

mengangkat hal- hal yang memberatkan mereka, sehingga ia tidak memaksa seseorang hamba sesuai dengan kemampuannya.

2. Faktor Yang Mempengaruhi Pelaku Transportasi Tradisional memilih Online

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan kepada beberapa responden yang menjadi pelaku transportasi online, didapatkan beberapa kesimpulan yang dapat diambil. Beberapa responden yang dipilih pada penelitian ini tidak memiliki pengalaman menjadi transportasi tradisional, oleh karena peneliti tidak dapat mendapatkan hasil yang akurat. Salah satu responden yaitu Rendi mengatakan bahwa sebelumnya tidak pernah menjadi pelaku transportasi tradisional. Pilihan responden tersebut untuk menjadi ojek online dikarenakan kebutuhan dikarenakan pemasukan yang dirasa kurang dari pekerjaannya yang sekarang.

Berbeda dengan Wahidin yang telah menjadi pelaku transportasi tradisional sebelum menjadi pelaku transportasi online. Responden tersebut memilih sebagai pelaku transportasi online dikarenakan pengharapan peningkatan penghasilan yang didapatkan dari memberikan jasanya kepada pelanggan. Beberapa kendala yang dihadapi oleh wahidin pada saat akan menjadi pelaku transportasi online, meskipun terdapat kendala tetap tidak mempengaruhi responden untuk memilih moda transportasi.

Berbeda dengan 2 responden sebelumnya yang memilih menjadi pelaku transportasi online, Superianto memilih menjadi pelaku transportasi online karena mengisi waktu luang sebagai mahasiswa. Responden tersebut

telah mampu memenuhi kebutuhan sehari-harinya dikarenakan masih mendapatkan dukungan dari orang tuanya. Hasil yang telah didapatkan dari ojek online nantinya akan dijadikan sebagai tambahan jajan oleh responden.

Berdasarkan dari hasil wawancara yang telah dilakukan maka dapat ditarik beberapa kesimpulan ada beberapa faktor yang memengaruhi pelaku transportasi tradisional untuk beralih ke layanan transportasi online:

1. Kemudahan Akses: Layanan transportasi online dapat memberikan kemudahan akses bagi pengemudi tradisional untuk mendapatkan pelanggan tanpa harus berada di tempat tertentu secara fisik. Mereka dapat mendaftar sebagai pengemudi online dan mulai menerima pesanan dari aplikasi. Hal ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang menyatakan bahwa dengan adanya infrastruktur yang baik dan tepat guna bagi bisnis maka akan berpengaruh terhadap pemilihan seseorang.⁴⁹
2. Potensi Pendapatan: Layanan transportasi online sering kali menjanjikan potensi pendapatan yang lebih tinggi daripada transportasi tradisional. Ini bisa menjadi dorongan bagi pelaku transportasi tradisional untuk mencoba beralih ke model bisnis yang lebih menguntungkan.⁵⁰

⁴⁹ Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online. In *Prosiding Seminar Nasional Indocompac Universitas Bakrie* (Vol. 2, pp. 712-729).

⁵⁰ Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online. In *Prosiding Seminar Nasional Indocompac Universitas Bakrie* (Vol. 2, pp. 712-729).

3. **Fleksibilitas Waktu:** Layanan transportasi online sering menawarkan fleksibilitas waktu yang lebih besar bagi pengemudi. Mereka dapat bekerja sesuai jadwal yang mereka tentukan sendiri, tanpa terikat pada jam kerja yang kaku seperti pada transportasi tradisional.
4. **Peningkatan Permintaan:** Dengan berkembangnya teknologi dan tren penggunaan layanan online, permintaan akan transportasi online juga meningkat. Hal ini dapat membuat pelaku transportasi tradisional melihat peluang untuk memperluas jangkauan pasar mereka dengan bergabung dengan layanan online.
5. **Kemudahan Penggunaan:** Aplikasi transportasi online umumnya dirancang untuk mudah digunakan, baik bagi pengemudi maupun penumpang. Ini dapat membuat pelaku transportasi tradisional merasa lebih nyaman untuk beralih ke layanan online karena kemudahan penggunaannya.
6. **Peningkatan Keamanan dan Kepercayaan:** Layanan transportasi online sering kali dilengkapi dengan fitur-fitur keamanan seperti pelacakan perjalanan dan pembayaran melalui platform yang aman. Hal ini dapat meningkatkan rasa aman dan kepercayaan pelaku transportasi tradisional serta pelanggan terhadap layanan tersebut. Hal ini sesuai dengan penelitian terdahulu yang pernah dilakukan dan membahas

pengaruh kesempatan kerja dan ekspektasi penghasilan terhadap pemilihan sebagai driver online⁵¹.

7. Tren Pergeseran Konsumen: Tren konsumen yang semakin beralih ke penggunaan layanan online untuk berbagai kebutuhan mereka juga dapat mempengaruhi pelaku transportasi tradisional untuk ikut serta dalam tren tersebut agar tidak ketinggalan⁵².

Konsep perubahan masyarakat dalam ayat al-Qur'an mengatakan bahwa untuk mengubah suatu masyarakat, hal pertama yang dimulai dari individu yang mengubah dirinya sendiri dan dengan cara pengorganisasian masyarakat juga yang perlu diubah artinya masyarakat mempunyai dua peran dalam menjadikan masyarakat menjadi lebih baik. Berikut adalah salah satu potongan surah Ar-Rad ayat 11 yang menjelaskan pemahaman perubahan :

بِأَنفُسِهِمْ مَا يُغَيِّرُوا حَتَّىٰ بِقَوْمٍ مَا يُغَيِّرُ لَا إِلَهَ إِلَّا اللَّهُ إِنَّ اللَّهَ أَمْرٌ مِّنْ يَّحْفَظُونَهُ خَلْفَهُ وَمِنْ يَدَيْهِ بَيْنَ مَن مَّعَابِدٍ لَهُ
﴿١١﴾ وَالَّذِينَ مِنْ وَرَائِهِمْ مِمَّنْ لَهُمْ وَمَا لَهُمْ مَرَدٌ فَلَا سُوْءَ عَاقِبَةً لِّقَوْمٍ أَرَادَ اللَّهُ إِذَا

Artinya : “Baginya (manusia) ada (malaikat-malaikat) yang menyertainya secara bergiliran dari depan dan belakangnya yang menjaganya atas perintah Allah. Sesungguhnya Allah

⁵¹ Alfian, I. A. I., Sari, E. P., & Yuedrika, T. (2019). Analisis Pengaruh Transportasi Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan di Kota Medan. *J-EBIS (Jurnal Ekonomi dan Bisnis Islam)*, 100-113.

⁵² Sasabone, L., Sudarmanto, E., Yovita, Y., & Adiwijaya, S. (2023). Pengaruh E-commerce dan Kemudahan Transaksi Terhadap Perubahan Pola Konsumsi Dalam Era Digital Di Indonesia. *Sanskara Ilmu Sosial dan Humaniora*, 1 (01), 32-42.

tidak mengubah keadaan suatu kaum hingga mereka mengubah apa yang ada pada diri mereka. Apabila Allah menghendaki keburukan terhadap suatu kaum, tidak ada yang dapat menolaknya, dan sekali-kali tidak ada pelindung bagi mereka selain Dia”.

Pada ayat ini dapat digunakan untuk menunjukkan pentingnya inisiatif dan usaha dalam melakukan perubahan dan perbaikan, termasuk dalam bidang transportasi. Ini bisa dibahas dalam konteks motivasi dan adaptasi pengemudi tradisional terhadap sistem transportasi online.

Hidup adalah suatu perubahan, bahkan ada yang berkata “segala sesuatu mengalami perubahan kecuali perubahan itu sendiri”. Oleh sebab itu setiap orang harus berubah, berubah untuk menjadi yang lebih baik tak peduli berapa jauh jalan yang kita jalani, melangkah kedepan tuk memutar arah yang tepat. Perubahan memang sunnatullah, datangnya dari Allah dialah yang merubah segala sesuatu, akan tetapi Allah tidak akan mengubah tanpa ada andil atau peran manusia didalamnya. Berikut salah ajaran Rasulullah SAW yang telah tercantum pada :

فاعليه أجر مثل فله خير على دل من

Artinya : “Barangsiapa yang menunjuki kepada kebaikan maka dia akan mendapatkan pahala seperti pahala orang yang mengerjakannya” (H.R. Muslim no. 1893)

Pada hadits ini mendukung argumen bahwa inovasi yang membawa kebaikan dan manfaat, seperti transportasi online, patut disambut dan diikuti. Ini relevan dalam konteks pengemudi yang beralih ke transportasi online karena melihat manfaat dan kemudahan yang ditawarkan.

3. Solusi Untuk Mengatasi Kesenjangan Antara Pelaku Transportasi Tradisional dan Online.

Dengan menerapkan solusi-solusi secara holistik dan kolaboratif, diharapkan kesenjangan antara pelaku transportasi tradisional dan online dapat diminimalkan, sehingga semua pihak dapat merasakan manfaat dari perkembangan teknologi transportasi yang pesat. Maka mengatasi kesenjangan antara pelaku transportasi tradisional dan online merupakan tantangan yang kompleks, tetapi ada beberapa solusi yang bisa dipertimbangkan:

1. Pelatihan dan Peningkatan

Keterampilan memberikan pelatihan dan pendidikan kepada pelaku transportasi tradisional tentang teknologi dan aplikasi transportasi online dapat membantu mereka untuk beralih ke model bisnis yang lebih modern. Ini bisa termasuk pelatihan tentang cara menggunakan aplikasi, manajemen waktu, dan keterampilan layanan pelanggan.

2. Kemitraan dan Kolaborasi

Membangun kemitraan antara pelaku transportasi tradisional dan penyedia layanan transportasi online bisa menjadi solusi yang menguntungkan bagi kedua belah pihak. Misalnya, platform transportasi online dapat bekerja sama dengan mitra lokal untuk memberikan dukungan, pelatihan, dan insentif bagi pengemudi tradisional yang ingin bergabung dengan platform mereka.

3. Pengembangan Infrastruktur Digital

Penting untuk mengembangkan infrastruktur digital yang kuat, terutama di daerah-daerah yang mungkin belum memiliki akses yang memadai ke teknologi. Ini termasuk akses internet yang cepat dan stabil, serta pendidikan digital untuk memastikan semua pelaku transportasi memiliki kesempatan yang sama untuk mengakses layanan online.

4. Regulasi yang Adil dan Seimbang

Pemerintah perlu mengimplementasikan regulasi yang adil dan seimbang untuk melindungi hak dan kepentingan pelaku transportasi, baik tradisional maupun online. Regulasi tersebut harus memastikan bahwa semua pihak terlibat dalam industri transportasi beroperasi dalam lingkungan yang adil dan teratur.

5. Program Konversi dan Dukungan Keuangan

Memberikan program konversi dan dukungan keuangan kepada pelaku transportasi tradisional yang ingin beralih ke layanan online dapat membantu mengurangi kesenjangan ekonomi antara kedua

kelompok ini. Ini bisa termasuk insentif finansial, pinjaman modal usaha, atau bantuan dalam memperoleh kendaraan atau peralatan yang diperlukan.

6. Pemberdayaan Komunitas Lokal

Mendorong pemberdayaan komunitas lokal dengan memberikan dukungan kepada koperasi atau asosiasi pengemudi tradisional untuk mengembangkan solusi transportasi berbasis teknologi yang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik lokal mereka.

7. Edukasi Masyarakat

Penting untuk melakukan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya mendukung dan menggunakan layanan transportasi tradisional, sambil juga memperkenalkan manfaat dan keamanan layanan transportasi online. Ini dapat membantu mengurangi stigma dan meningkatkan apresiasi terhadap kedua jenis layanan transportasi tersebut.

Kepentingan dan kebutuhan masyarakat satu sama lain tentu saja berbeda dan caranya pun tidak sama dalam memenuhi kebutuhannya. Hal yang harus disadari oleh masyarakat bahwa kita adalah makhluk sosial yang hidupnya membutuhkan orang lain. Bentuk dari tolong menolong bisa berupa pemberian dan juga bisa pinjaman. Allah berfirman dalam surah Al-Maidah ayat 2 sebagai berikut :

النَّبِيَّتِ آمِينَ وَلَا الْقَلَائِدَ وَلَا الْهَدْيَ وَلَا الْحَرَامَ الشَّهْرَ وَلَا اللَّهَ شَعَابِرَ تُحْلُوا لَا آمَنُوا الدِّينَ يَا أَيُّهَا
 عَنِ صَدُوكُمْ أَنْ قَوْمٍ شَنَا نَجْرَمَنكُمْ وَلَا فَاصْطَادُوا حَلَلْتُمْ وَإِذَا وَرَضُوا رَبَّهُمْ مِنْ فَضْلًا يَبْتَغُونَ الْحَرَامَ
 اللَّهُ إِنَّ اللَّهَ وَاتَّقُوا وَالْعُدْوَانَ الْإِنَّم عَلَى تَعَاوَنُوا وَلَا وَالْتَقَوِ الْبِرِّ عَلَى وَتَعَاوَنُوا تَعْتَدُوا أَنْ الْحَرَامِ الْمَسْجِدِ
 ٢ الْعِقَابِ شَدِيدٌ

Artinya : *"Wahai orang-orang yang beriman, janganlah kamu melanggar syiar-syiar (kesucian) Allah, jangan (melanggar kehormatan) bulan-bulan haram, jangan (menggangu) hadyu (hewan-hewan kurban) dan qalā'id (hewan-hewan kurban yang diberi tanda), dan jangan (pula mengganggu) para pengunjung Baitulharam sedangkan mereka mencari karunia dan rida Tuhannya! Apabila kamu telah bertahalul (menyelesaikan ihram), berburulah (jika mau). Janganlah sekali-kali kebencian(-mu) kepada suatu kaum, karena mereka menghalang-halangi dari Masjidilharam, mendorongmu berbuat melampaui batas (kepada mereka). Tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan permusuhan. Bertakwalah kepada Allah, sesungguhnya Allah sangat berat siksaan-Nya."*

Menurut ayat pada surah al-maidah di atas ayat tersebut digunakan untuk mendukung argumen bahwa setiap perubahan dan inovasi yang juga termasuk

dalam bidang transportasi harus sesuai dengan kemampuan dan kapasitas individu dan masyarakat.

Rasulullah SAW telah menjelaskan dalam banyak hadits, urgensi mencari rezeki yang halal ini. Salah satu contoh dalam sebuah hadits yang bersumber Rasulullah SAW bersabda :

وَالشُّهَدَاءُ، وَالصِّدِّيقِينَ، النَّبِيِّينَ مَعَ الْأَمِينِ الصَّدُوقِ التَّاجِرِ

Artinya : “*Seorang pedagang yang jujur dan amanah akan bersama para nabi dan orang-orang shiddiqin dan para syuhada.*” (HR. Tirmidzi 3/515 no. 1209)

Pada hadits ini mendukung argumen tentang pentingnya keadilan dan kejujuran dalam transaksi dan bisnis, termasuk dalam konteks transformasi transportasi tradisional menuju transportasi online. Ini sebagai relavan untuk membahas perlunya regulasi yang adil dan transparan bagi pengemudi transportasi tradisional dan online.

BAB V

KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dan telah dibahas sebelumnya maka kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan dari hasil wawancara yang telah dilakukan maka dapat ditarik beberapa kesimpulan ada beberapa faktor yang memengaruhi pelaku transportasi tradisional untuk beralih ke layanan transportasi online yaitu: Kemudahan Akses, Potensi Pendapatan dari menjadi pelaku transportasi online, Fleksibilitas Waktu, adanya kesempatan untuk meningkatkan permintaan dari konsumen, kemudahan penggunaan aplikasi transportasi online, Peningkatan keamanan dan kepercayaan dan tren pergeseran konsumen.
2. Penumpang yang dulunya setia menggunakan ojek dan angkot pangkalan sekarang lebih memilih menggunakan jasa transportasi online, dari hasil wawancara kepada masyarakat penggunaan transportasi online lebih diminati karena mudah dan lebih praktis. Keberadaan transportasi online sangat berdampak pada perekonomian pengemudi pangkalan yang mengakibatkan pendapatan menurun. Dengan berkembangnya teknologi yang canggih hadirlah terobosan baru untuk memudahkan masyarakat yaitu transportasi online yang sedang marak saat ini. Dari kehadiran transportasi online ini membuat para penarik becak merasa tersaingi dan masyarakat

yang lebih memilih menggunakan transportasi online ini yang memudahkan kegiatannya.

3. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan maka mengatasi kesenjangan antara pelaku transportasi tradisional dan online merupakan tantangan yang kompleks, tetapi ada beberapa solusi yang bisa dipertimbangkan antara lain adalah Pelatihan dan Peningkatan Skill bagi pelaku transportasi tradisional, Pembentukan Kemitraan dan kolaborasi, pengembangan infrastuktur digital yang memadai, pembentukan regulasi yang adil dan seimbang bagi seluruh pelaku transportasi, Pembentukan koversi dan dukungan keuangan, Pemberdayaan komunitas lokal dan melakukan edukasi kepada masyarakat,

B. Saran

Saran penelitian merupakan masukan yang diberikan peneliti saat ini kepada peneliti selanjutnya, sehingga penelitian selanjutnya dapat memberikan hasil yang lebih maksimal dan lebih memiliki manfaat kepada masyarakat terutama pelaku transportasi tradisional dan online.

1. Penelitian selanjutnya diharapkan untuk melakukan penelitian yang bersifat empirik sehingga hasil penelitian kualitatif yang dilakukan bisa dilihat hasilnya.
2. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mempersempit sampel atau responden penelitian sehingga hasil penelitian dapat lebih berfokus pada rumusan masalah penelitian.
3. Ketegasan pemerintah dalam aturan undang-undang transportasi angkutan harus segera diambil agar konflik angkutan tradisional dan angkutan online

tidak meluas. Bagaimanapun, kehadiran transportasi online sudah memantik konflik kepada pelaku transportasi tradisional.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, & Adji, S. (2011). *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Alfian, I. A. I., Sari, E. P., & Yuedrika, T. (2019). Analisis Pengaruh Transportasi Online terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan di Kota Medan. *J-EBIS (Jurnal Ekonomi dan Bisnis Islam)*, 100–113.
- Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online. *Prosiding Seminar Nasional Indocompac Universitas Bakrie*, 2, 712–729.
- Ardhana Januar Mahardhani, S, AP., M. K. (n.d.). *Analisis Data Penelitian Kualitatif*.
- Brotodewo, N. (2010). Penilaian indikator transportasi berkelanjutan pada kawasan metropolitan di Indonesia. *Jurnal perencanaan wilayah dan kota*, 23(1), 165–182.
- Bungin, B. (2017). *Metodologi penelitian kualitatif: Aktualisasi metodologis ke arah ragam varian kontemporer*.
- Bustami, B., & Laksamana, R. (2019). Transformasi Transportasi Tradisional (Offline) ke Transportasi Online Sebagai Solusi Bagi Pengguna di Kota Pontianak. *Jurnal Ekonomi Bisnis Dan Kewirausahaan*, 8(3), 194–203.
- Chandra, F. S., & Novita, D. (2020). Analisis Penerimaan Masyarakat Terhadap Layanan Transportasi Online Menggunakan UTAUT (Unified Theory of Acceptance and Use of Technology). *Jurnal Teknologi Sistem Informasi*, 1(1), 23–33.
- Driyantini, E., Pramukaningtiyas, H. R. P., & Agustiani, Y. K. (2020). Flexible working space, budaya kerja baru untuk tingkatan produktivitas dan kinerja organisasi. *Jurnal Ilmu Administrasi: Media Pengembangan Ilmu dan Praktek Administrasi*, 17(2), 206–220.
- Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 2(1), 19–28.
- Hertasning, B., Samudra, A. A., Satispi, E., Manullang, O. R., Dharmowijoyo, D. B. E., & Wibowo, A. W. (2022). Strategi Zonasi Penggunaan Kendaraan Bermotor dengan Pendekatan Zona Parkir Progresif dan Zona Rendah Emisi dalam Mewujudkan Kota Ramah Lingkungan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 24(2), 119–126.
- Indra, D., Regita, R., & Purba, J. T. (2019). Pengukuran kualitas pelayanan, harga dan customer value terhadap kepuasan pelanggan transportasi online bagi kaum millenial. *Journal of Accounting and Management Innovation*, 3(1), 14–31.

- Irjayanti, A. D., Sari, D. W., & Rosida, I. (2021). Perilaku Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter: Studi Kasus Jabodetabek. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan Indonesia*, 21(2), 125–147.
- Jinca, M. Y. (2009). Keterpaduan Sistem Jaringan Antar Moda Transportasi Di Pulau Sulawesi. *Jurnal Transportasi*, (9), 1.
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., & SH, M. Suparman, A.SI, S. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.
- Kusumaputri, E. S. (2018). *Komitmen pada perubahan organisasi (perubahan organisasi dalam perspektif islam dan psikologi)*. Deepublish.
- Kusumawardani, I. W., Wahyuni, E. D., & Suharso, W. (2018). Analisis Penerimaan dan Penggunaan Aplikasi Work Order Android Menggunakan Metode UTAUT Pada PDAM Kota Malang. *DoubleClick: Journal of Computer and Information Technology*, 1(2), 82–89.
- Lesnussa, R., Pramarta, V., Carlof, C., Putri, R. D., & Desara, M. M. (2023). Strategi Pengembangan Kapabilitas Organisasional Dalam Era Digital Fokus Pada Adaptasi Dan Inovasi. *Journal of Management and Creative Business*, 1(3), 101–114.
- Luwihono, A., Peranginangin, A. F., & Makanuay, A. (2020). Peningkatan Moda Transportasi Indonesia Era Digital Berbasis Sistem Cerdas. *ATDS SAINTECH JOURNAL OF ENGINEERING*, 1(2), 55–63.
- Meleong, L. J. (n.d.). *Metodologi Penelitian Kualitatif*.
- Mellita, D., & Elpanso, E. (2020). Model Lewin Dalam Manajemen Perubahan Teori Klasik Menghadapi Disrupsi Dalam Lingkungan Bisnis. *Mbia*, 19(2), 142–152.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1992). *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru*. Jakarta: UI Press.
- Nikitas, A., Michalakopoulou, K., Njoya, E. T., & Karampatzakis, D. (2020). Artificial intelligence, transport and the smart city: Definitions and dimensions of a new mobility era. *Sustainability*, 12(7), 2789.
- Nuh, M. A., St Maryam, H., & Syarkawi, M. T. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Kota bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional. *Jurnal Konstruksi: Teknik, Infrastruktur dan Sains*, 1(2), 21–28.
- Onibala, A. A., Rindengan, Y., & Lumenta, A. S. (2021). Analisis Penerapan Model Utaut 2 (Unified Theory Of Acceptance And Use Of Technology 2) Terhadap E-Kinerja Pada Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara.
- Rahayu, A. (2013). *Manajemen Perubahan dan Inovasi*. Jakarta: Universitas Indonesia.

- Ratminto, & Winarsih, A. S. (2005). *Manajemen Pelayanan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Rusli, B. (2015). *Kebijakan Publik (Membangun Pelayanan Publik yang Responsif)*. Bandung: CV Adoya Mitra Sejahtera.
- Sarimbangun, Oslan, Mawara, J. E. T., Mulianti, & Titiek. (2020). Kehidupan Sosial Ekonomi Tukang Ojek Di Kecamatan Madidir Kota Bitung. *E Journal Unsrat*, 13(3).
- Sasabone, L., Sudarmanto, E., Yovita, Y., & Adiwijaya, S. (2023). Pengaruh E-commerce dan Kemudahan Transaksi Terhadap Perubahan Pola Konsumsi Dalam Era Digital Di Indonesia. *Sanskara Ilmu Sosial dan Humaniora*, 1(1), 32–42.
- SH, H. I. S., L., S. S. T. D., & Fadjrin Wira Perdana, S. H. (2022). *Dasar-Dasar Transportasi*. Nas Media Pustaka.
- Soendari, T. (2012). *Metode penelitian deskriptif*. Bandung: UPI.
- Sugiyanto, S., Arnaya, I. W., Ryanto, S. S., & Surya, A. B. O. K. (2021). Analisa Faktor Pemilihan Moda Transportasi Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, 2(1), 11–18.
- Sugiyono. (n.d.). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*.
- Sujarweni, V. W. (2014). *Metodelogi penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Perss.
- Tamin, O. Z., & Frazila, R. B. (1997). Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 8(3), 11–18.
- Venkatesh, V., Thong, J. Y., & Xu, X. (2012). Consumer acceptance and use of information technology: extending the unified theory of acceptance and use of technology. *MIS quarterly*, 157–178.
- Wahyuni, R. D. (2017). Kualitas penyelenggaraan pelayanan publik (Studi tentang kualitas pelayanan jasa transportasi di stasiun Wonokromo Surabaya). *JPAP: Jurnal Penelitian Administrasi Publik*, 3(2).
- Wibowo. (2011). *Manajemen Perubahan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Zahro, H., Fitria, S. D. J., & Palupi, Y. A. (2023). Dampak Transformasi Ojek Online Terhadap Ojek Tradisional (Studi Kasus Di Stasiun Jember). *JEBIMAN: Jurnal Ekonomi, Bisnis, Managemen dan Akuntansi*, 1(3), 134–143.

Lampiran

Narasumber	Indikator	Pertanyaan
Pelaku Transportasi Online	Latar Belakang	Kenapa tertarik untuk menjadi pelaku di Transportasi online?
		Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?
	Manfaat	Apakah setelah berubah ke transportasi online bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?
		Berapa persentase kenaikan pendapatan dari offline ke online?
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?
	Pendaftaran Operasional	Bagaimana tata cara mendaftar transportasi online?
		Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara online?
	Kendala	Apakah terdapat kendala sebelum beralih ke transportasi online?
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?
Pelaku Transportasi Tradisional	Latar Belakang	Apakah anda tertarik untuk menjadi pelaku transportasi online?
	Manfaat	Apakah dengan menjadi pelaku tradisional bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?
	Manfaat	Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?
	Alasan	Apa Alasan anda bertahan di transportasi tradisional?
	Kemudahan	Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara tradisional?
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?

1. Bapak Antok (ojek tradisional)

Pelaku Transportasi Tradisional	Latar Belakang	Apakah anda tertarik untuk menjadi pelaku transportasi online?	Tidak, karena persaingan sebagai ojek online semakin berat
	Manfaat	Apakah dengan menjadi pelaku transportasi tradisional bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Cukup tidak cukup karena penghasilannya sangat tidak menentu
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak ada
	Manfaat	Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Iya, sebagai kuli bangunan
	Alasan	Apa Alasan anda bertahan di transportasi tradisional?	Karena masih melihat adanya peluang di ojek pangkalan
	Kemudahan	Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara tradisional?	Menjadi ojek pangkalan, memang susah mendapatkan pelanggan tetapi kepercayaan masyarakat bisa terbangun karena kami dekat dengan perumahan sehingga kami bisa mendapatkan pelanggan tetap
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Transportasi di kota Palembang akan tetap berkembang sesuai dengan perkembangan zaman
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Iya, karena kebutuhan utama telah tercukupi sekaligus mencari pekerjaan-pekerjaan sampingan.

2. Arif (Supir Angkot)

Pelaku Transportasi Tradisional	Latar Belakang	Apakah anda tertarik untuk menjadi pelaku transportasi online?	Tidak, karena tidak punya modal untuk membeli kendaraan baru untuk mendaftar sebagai angkutan online
	Manfaat	Apakah dengan menjadi pelaku tradisional bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Iya, karena persaingan di mobil angkutan semakin sedikit
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak karena kami angkutan umum mobil telah memiliki trayek sendiri
	Manfaat	Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Tidak, menjadi supir adalah pekerjaan utama
	Alasan	Apa Alasan anda bertahan di transportasi tradisional?	Karena persaingannya sedikit
	Kemudahan	Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara tradisional?	Iya, karena masih banyak masyarakat yang membutuhkan angkutan yang terjangkau
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Masih akan sama dari seperti sekarang
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Karena persaingannya semakin sedikit dan kebutuhannya masih ada

3. Bapak Suganda (Ojek Tradisional)

Pelaku Transportasi Tradisional	Latar Belakang	Apakah anda tertarik untuk menjadi pelaku transportasi online?	Iya, kalau ada modal untuk membeli kendaraan baru
	Manfaat	Apakah dengan menjadi pelaku tradisional bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Cukup
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak karena pangkalan kami terpisah jauh dengan pangkalan ojek online
	Manfaat	Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Iya sebagai pedagang di pasar
	Alasan	Apa Alasan anda bertahan di transportasi tradisional?	Karena tidak memiliki kendaraan yang sesuai dengan persyaratan pendaftaran ojek online
	Kemudahan	Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara tradisional?	Semakin susah karena masyarakat lebih memilih ojek online
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Ojek akan selalu terdapat konflik karena adanya konflik kepentingan
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Iya selama saya belum punya kendaraan baru

4. Bapak Anwar (Angkot Pangkalan)

Pelaku Transportasi Tradisional	Latar Belakang	Apakah anda tertarik untuk menjadi pelaku transportasi online?	Tidak, karena tidak punya modal untuk membeli kendaraan baru untuk mendaftar sebagai angkutan online
	Manfaat	Apakah dengan menjadi pelaku tradisional bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Iya, karena persaingan di mobil angkutan semakin sedikit
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak karena kami angkutan umum mobil telah memiliki trayek sendiri
	Manfaat	Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Tidak, menjadi supir adalah pekerjaan utama
	Alasan	Apa Alasan anda bertahan di transportasi tradisional?	Karena persaiangannya sedikit
	Kemudahan	Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara tradisional?	Iya, karena masih banyak masyarakat yang membutuhkan angkutan yang terjangkau
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Masih akan sama dari seperti sekarang
Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?		Tidak, asalakan saya bisa memiliki kendaraan baru untuk mendaftar sebagai driver online	

5. Bapak Muksin (Ojek Pangkalan)

Pelaku Transportasi Tradisional	Latar Belakang	Apakah anda tertarik untuk menjadi pelaku transportasi online?	Iya, kalau ada modal untuk membeli kendaraan baru
	Manfaat	Apakah dengan menjadi pelaku tradisional bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Cukup
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak karena pangkalan kami terpisah jauh dengan pangkalan ojek online
	Manfaat	Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Iya sebagai pedagang di pasar
	Alasan	Apa Alasan anda bertahan di transportasi tradisional?	Karena tidak memiliki kendaraan yang sesuai dengan persyaratan pendaftaran ojek online
	Kemudahan	Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara tradisional?	Semakin susah karena masyarakat lebih memilih ojek online
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Ojek akan selalu terdapat konflik karena adanya konflik kepentingan
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Iya selama saya belum punya kendaraan baru

6. Juned (Ojek Pangkalan)

Pelaku Transportasi Tradisional	Latar Belakang	Apakah anda tertarik untuk menjadi pelaku transportasi online?	Iya, kalau ada modal untuk membeli kendaraan baru
	Manfaat	Apakah dengan menjadi pelaku tradisional bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Cukup
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak karena pangkalan kami terpisah jauh dengan pangkalan ojek online
	Manfaat	Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Iya sebagai pedagang di pasar
	Alasan	Apa Alasan anda bertahan di transportasi tradisional?	Karena tidak memiliki kendaraan yang sesuai dengan persyaratan pendaftaran ojek online
	Kemudahan	Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara tradisional?	Semakin susah karena masyarakat lebih memilih ojek online
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Ojek akan selalu terdapat konflik karena adanya konflik kepentingan
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Iya selama saya belum punya kendaraan baru

7. Andi

Narasumber	Indikator	Pertanyaan	Jawaban
Pelaku Transportasi Online	Latar Belakang	Kenapa tertarik untuk menjadi pelaku di transportasi online?	Karena bisa mendapatkan penghasilan tambahan
		Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Iya, sebagai pekerja kantoran
	Manfaat	Apakah setelah berubah ke transportasi online bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Iya, saya bisa mendapatkan penghasilan tambahan
		Berapa persentase kenaikan pendapatan dari offline ke online?	Tidak tahu karena tidak pernah merasakan jadi ojek tradisional
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak
	Pendaftaran Operasional	Bagaimana tata cara mendaftar transportasi online?	Saya harus memiliki kendaraan yang sesuai dengan syarat
		Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara online?	Iya karena tidak perlu untuk mangkal
	Kendala	Apakah terdapat kendala sebelum beralih ke transportasi online?	Persyaratan yang lumayan susah
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Kedepan transportasi di Palembang akan lebih beragam lagi sesuai dengan kebutuhan masyarakat
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Tidak, sampai saya mendapatkan kerja dengan penghasilan yang lebih besar

8. Suprianton

Narasumber	Indikator	Pertanyaan	Jawaban
Pelaku Transportasi Online	Latar Belakang	Kenapa tertarik untuk menjadi pelaku di transportasi online?	Untuk mencari pekerjaan tambahan
		Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Tidak, saya menjadi driver ojek online sekaligus sebagai mahasiswa
	Manfaat	Apakah setelah berubah ke transportasi online bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	iya
		Berapa persentase kenaikan pendapatan dari offline ke online?	Tidak tahu
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak, karena tidak pernah ketemu dengan ojek pangkalan
	Pendaftaran Operasional	Bagaimana tata cara mendaftar transportasi online?	Saya langsung datang ke kantor untuk mendaftarkan sebagai driver online
		Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara online?	Iya karena saya hanya bermodalkan handphone tanpa harus mangkal di pangkalan ojek
	Kendala	Apakah terdapat kendala sebelum beralih ke transportasi online?	Tidak
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Tidak tahu
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Tidak, saya akan menjadi ojek samapai lulus kuliah saja

9. Wahidin

Narasumber	Indikator	Pertanyaan	Jawaban
Pelaku Transportasi Online	Latar Belakang	Kenapa tertarik untuk menjadi pelaku di transportasi online?	Karena bisa mendapatkan penghasilan lebih besar
		Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Tidak
	Manfaat	Apakah setelah berubah ke transportasi online bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Iya, karena penghasilan ojek online lebih besar
		Berapa persentase kenaikan pendapatan dari offline ke online?	Bisa lebih dari 50%
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Iya, karena teman-teman saya masih banyak yang menjadi supir transportasi tradisional
	Pendaftaran Operasional	Bagaimana tata cara mendaftar transportasi online?	Saya hanya bermodal KTP dan motor yang memadai
		Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara online?	Iya karena lebih berfokus pada handphone dibandingkan harus standby di jalan
	Kendala	Apakah terdapat kendala sebelum beralih ke transportasi online?	Iya karena kendala persyaratan pendaftaran ojek online
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Di Palembang sendiri transportasi akan terus berkembang sesuai dengan kebutuhan masyarakat
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Iya selama masih bisa memberikan penghasilan yang besar

10. Rendi

Narasumber	Indikator	Pertanyaan	Jawaban
Pelaku Transportasi Online	Latar Belakang	Kenapa tertarik untuk menjadi pelaku di transportasi online?	Karena bisa mendapatkan penghasilan tambahan
		Apakah anda memiliki pekerjaan lain selain di transportasi tradisional atau online?	Iya, sebagai pekerja kantoran
	Manfaat	Apakah setelah berubah ke transportasi online bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari?	Iya, saya bisa mendapatkan penghasilan tambahan
		Berapa persentase kenaikan pendapatan dari offline ke online?	Tidak tahu karena tidak pernah merasakan jadi ojek tradisional
	Konflik	Apakah terdapat konflik antar anda dengan transportasi online?	Tidak
	Pendaftaran Operasional	Bagaimana tata cara mendaftar transportasi online?	Saya harus memiliki kendaraan yang sesuai dengan syarat
		Apakah lebih mudah mencari pelanggan secara online?	Iya karena tidak perlu untuk mangkal
	Kendala	Apakah terdapat kendala sebelum beralih ke transportasi online?	Persyaratan yang lumayan susah
	Gambaran Kedepan	Bagaimana menurut anda gambaran transportasi di kota Palembang?	Kedepan transportasi di Palembang akan lebih beragam lagi sesuai dengan kebutuhan masyarakat
		Apakah anda akan tetap menjadi pelaku transportasi untuk waktu yang panjang?	Tidak, sampai saya mendapatkan kerja dengan penghasilan yang lebih besar

Foto Wawancara



Wawancara Dengan Driver Kapal air



Wawancara Dengan Pelaku Ojek Pangkalan



Wawancara Dengan Driver Ojek Online



Wawancara Dengan Tukang Ojek Pangkalan



Wawancara Dengan Tukang Ojek Pangkalan



Wawancara Dengan Driver Ojek Online



Wawancara Dengan Supir Angkutan Umum (Bus DAMRI)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Data Pribadi

Nama : WD. Adahya Ramadhani Ruzi
NIM : 2030602183
Tempat, Tanggal Lahir : Palembang, 10 November 2002
Umur : 21
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam



Nama Orang Tua

Ayah : LD. Rumpa
Ibu : Fauziah
Kewarganegaraan : Indonesia

Riwayat Pendidikan

2008 – 2014 : SD N 106 Palembang
2014 – 2017 : SMP N 19 Palembang
2017 – 2020 : SMA Bina Karya Palembang
2020 – 2024 : S1 Ekonomi Syariah UIN Raden Fatah Palembang