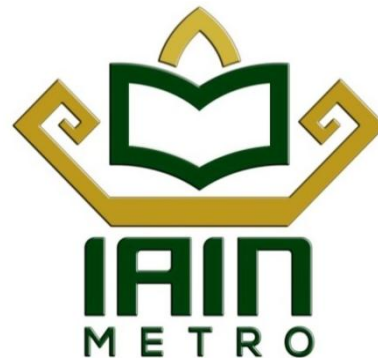


SKRIPSI

**DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB)
TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK
ANGKUTAN UMUM KOTA METRO**

Oleh:

**RURI DIAN LESTARI
NPM. 1502100305**



**Jurusan S1 Perbankan Syariah
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam**

**INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) METRO
1441 H / 2020 M**

**DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB)
TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK
ANGKUTAN UMUM KOTA METRO**

Diajukan Untuk Memenuhi Tugas dan Memenuhi Sebagian Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (S.E)

Oleh:

RURI DIAN LESTARI
NPM. 1502100305

Pembimbing I : Drs. Tarmizi, M.Ag
Pembimbing II : Zumaroh, M.E.Sy

Jurusan S1 Perbankan Syariah
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) METRO
1443 H / 2021 M



KEMENTERIAN AGAMA RI
INSITUT AGAMA ISLAM NEGERI
(IAIN) JURAI SIWO METRO

Ki. Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Kota Metro Lampung 34111 Telp. (0725) 41507, Fnx (0725) 47296,
Email : stainjusi@stainmetro.ac.id Website : www.stainmetro.ac.id

NOTA DINAS

Nomor :
Lampiran : 1 (satu) berkas
Hal : Pengajuan Skripsi Untuk Dimunqasahkan

Kepada Yth.
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
IAIN Metro
Di –
Tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

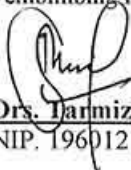
Setelah kami mengadakan pemeriksaan, bimbingan dan perbaikan selanjutnya, maka Skripsi saudara :

Nama : Ruri Dian Lestari
NPM : 1502100305
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Jurusan : Perbankan Syariah
Judul Skripsi : DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE
(GRAB) TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK
ANGKUTAN UMUM KOTA METRO

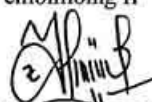
Sudah kami setuju dan dapat diajukan ke Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro untuk di munaqsyahkan. Demikian harapan kami dan atas perhatiannya, kami ucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

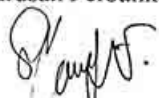
Pembimbing I


Drs. Darmizi, M.Ag
NIP. 19601217 199003 1 002

Metro, Oktober 2021
Pembimbing II


Zumarohi, M.E.Sy
NIP. 19790422 200604 2 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan Perbankan Syariah


Muhammad Ryan Fahlevi, M.M
NIP. 19920829 201903 1 007

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE
(GRAB) TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK
ANGKUTAN UMUM KOTA METRO
Nama : Ruri Dian Lestari
NPM : 1502100305
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam,
Jurusan : Perbankan Syariah

MENYETUJUI

Sudah dapat kami setujui untuk dimunaqosahkan dalam sidang munaqosah Fakultas
Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Metro.

Pembimbing I



Drs. Tarmizi, M.Ag
NIP. 19601217 199003 1 002

Metro, Oktober 2021
Pembimbing II



Zumaroh, M.E.Sy
NIP. 19790422 200604 2 002



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111
Telp. (0726) 41507; Faksimili (0725) 47298; Website: www.metrouniv.ac.id E-mail: iainmetro@metrouniv.ac.id

HALAMAN PENGESAHAN

No: B-4355 / In.28.3 / D / PP.00.9 / 12 / 2021

Skripsi dengan judul: DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK ANGKUTAN UMUM KOTA METRO, disusun oleh: RURI DIAN LESTARI, NPM 1502100305, Jurusan: S1 Perbankan Syariah telah diujikan dalam sidang munaqosyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam pada hari/ tanggal: Kamis/ 2 Desember 2021.

TIM PENGUJI:

Ketua : Drs. Tarmizi, M.Ag

Penguji I : Nizaruddin, S.Ag., M.H

Penguji II : Zumaroh, M.E.Sy

Sekretaris : Dian Oktarina, M.M

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam



Dr. Mat Jalil, M.Hum

NIP. 19620812 199803 1 001

ABSTRAK

DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK ANGKUTAN UMUM KOTA METRO

**Oleh
RURI DIAN LESTARI**

Transportasi digunakan masyarakat untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Setiap orang membutuhkan transportasi dalam berbagai kegiatannya seperti bekerja, sekolah, belanja maupun aktivitas lainnya. Perkembangan teknologi dan informasi begitu cepat. Meratanya sistem layanan internet dan tingginya pengaruh *smart phone* membuat Indonesia menjadialah satu negara yang berpotensi bagi pengembangan aplikasi berbasis online, khususnya dalam aplikasi transportasi berbasis online (*Grab*). (*Grab*) merupakan salah satu layanan transportasi yang disediakan oleh Grab dengan menggunakan kendaraan roda dua maupun roda empat.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persaingan transportasi online (*Grab*) dan angkutan umum serta untuk mengetahui dampak kehadiran transportasi online (*Grab*) terhadap kesejahteraan pemilik angkutan umum di Kota Metro. Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan *field research*. Sedangkan sifat penelitiannya bersifat deskriptif kualitatif. Sumber data yang digunakan adalah sumber data primer dan sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi. Data hasil temuan digambarkan secara deskriptif dan dianalisis menggunakan cara berpikir induktif.

Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa persaingan antara transportasi online dengan angkutan umum metro sangat ketat dalam mendapatkan penumpang dan kehadiran ojek online mempengaruhi pendapatan angkutan umum Metro, sampai 50%.

ORISINALITAS PENELITIAN

Yang bertanda tanda tangan di bawah ini:

Nama : Ruri Dian Lestari

NPM : 1502100305

Jurusan : SI Perbankan Syariah

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

Menyatakan bahwa skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian saya kecuali bagian-bagian tertentu yang dirujuk dari sumbernya dan disebutkan dalam daftar pustaka

Metro, November 2021

Yang Menyatakan,



Ruri Dian Lestari
NPM.1502100305

MOTTO

وَأَنَّ لَيْسَ لِلْإِنْسَانِ إِلَّا مَا سَعَى ﴿٣٩﴾ وَأَنَّ سَعْيَهُ سَوْفَ يُرَى ﴿٤٠﴾ ثُمَّ يُجْزَاهُ
الْجُزَاءَ الْأَوْفَى ﴿٤١﴾ وَأَنَّ إِلَىٰ رَبِّكَ الْمُنْتَهَى ﴿٤٢﴾ (سورة النجم, ٣٩-٤٢)

Artinya: dan bahwasanya seorang manusia tiada memperoleh selain apa yang telah diusahakannya, dan bahwasanya usaha itu kelak akan diperlihatkan (kepadanya). Kemudian akan diberi Balasan kepadanya dengan Balasan yang paling sempurna, dan bahwasanya kepada Tuhannya kesudahan (segala sesuatu), (Q.S. An-Najm: 39-42)¹

¹ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, (Bandung: Diponegoro, 2005),

PERSEMBAHAN

Dengan rasa syukur yang sebesar-besarnya kepada Allah SWT. Saya persembahkan Skripsi ini kepada:

1. Kepada kedua orang tuaku yang tidak pernah lelah untuk selalu terus mendoakan dan mendukung peneliti baik dalam bentuk moral materil serta selalu mencurahkan kasih sayang dan motivasi yang tidak terbatas. Semoga Allah *Subhanahu Wa Ta'ala* selalu mencurahkan kasih sayang kepada mereka.
2. Kakak dan adik-adikku yang selalu menasehatiku dan memberi semangat untuk terus semangat belajar.
3. Bapak Drs. Tarmizi, M.Ag, dan Ibu Zumaroh, M.E.Sy yang telah memberikan bimbingan serta mengarahkan dengan penuh kesabaran dalam penyusunan skripsi ini.
4. Almamater IAIN Metro tempatku menggali ilmu dan mempertajam intelektual yang kubanggakan.

Semoga orang yang telah berjasa sehingga skripsi ini selesai dibalas dengan pahala yang berlipat ganda dari Allah SWT. Amin.

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, atas taufik hidayah dan inayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian skripsi ini. Penelitian skripsi ini adalah sebagai salah satu bagian dari persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan Jurusan S1 Perbankan Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Metro guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E).

Dalam upaya penyelesaian skripsi ini, peneliti telah menerima banyak bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karenanya peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Siti Nurjanah, M.Ag., PIA., Rektor IAIN Metro;
2. Bapak Dr. Mat Jalil, M.Hum, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
3. Bapak Muhammad Ryan Fahlevi, M.M selaku ketua Jurusan S1 Perbankan Syariah;
4. Bapak Drs. Tarmizi, M.Ag, selaku Pembimbing I, yang telah memberikan bimbingan yang sangat berharga kepada peneliti.
5. Ibu Zumaroh, M.E.Sy, selaku Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dengan sabar dalam mengarahkan dan memotivasi hingga skripsi ini selesai
6. Seluruh Civitas Akademik Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Metro yang telah menyediakan waktu dan fasilitasnya guna menyelesaikan skripsi ini;

7. Dinas Perhubungan Kota Metro yang telah memberikan kesempatan bagi peneliti untuk melakukan penelitian tentang Dampak Kehadiran Transportasi Online (*Grab*) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro;

Semoga amal baik yang telah diberikan dalam skripsi ini dapat dibalas oleh Allah SWT, peneliti sadar bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna mengingat keterbatasan kemampuan peneliti, karena kesempurnaan hanya Allah yang memilikinya. Semoga hasil karya sederhana ini dapat memberikan sedikit manfaat bagi bagi siapa saja yang membacanya, Amin.

Metro, November 2021
Peneliti,



Ruri Dian Lestari
NPM.1502100305

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.	ii
NOTA DINAS.....	iii
PERSETUJUAN.....	iv
PENGESAHAN.....	v
ABSTRAK	vi
ORISINALITAS PENELITIAN.....	vii
MOTTO	viii
PERSEMBAHAN.....	ix
KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	7
D. Penelitian Relevan.	8
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Transportasi Online.....	12
1. Pengertian Transportasi Online.....	12
2. Syarat Transportasi Online.....	13
3. Cara Kerja Transportasi Online	15
4. Tujuan Transportasi Online.....	16
B. Kesejahteraan.....	18
1. Pengertian Kesejahteraan	18
2. Indikator Kesejahteraan	20

3. Teori Tingkatan Kesejahteraan	21
4. Tujuan Teori Kesejahteraan	24
C. Dampak Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro	25
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Jenis dan Sifat Penelitian.	26
B. Sumber Data.	27
C. Teknik Pengumpulan Data.....	28
D. Teknik analisis Data.....	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Profil Dinas Perhubungan Kota Metro	32
1. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Metro.....	32
2. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Metro	33
3. Struktur Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi.....	35
B. Dampak Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro	36
C. Analisis	44
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	47
B. Saran	47
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1. Jumlah Kendaraan Angkutan Umum kota Metro Berdasarkan Rute Lintasan Trayek Tahun 2018-2021	6
2.1. Jumlah Kendaraan Transportasi Online Grab Kota Metro Berdasarkan Grab Tahun 2018-2019	6

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1 Bagan Dampak Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro	25
4.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Metro	35

DAFTAR LAMPIRAN

1. Surat Bimbingan
2. Outline
3. Alat Pengumpul Data
4. Surat Research
5. Surat Tugas
6. Surat Balasan Izin Research
7. Surat Keterangan Lulus Uji Plagiasi
8. Surat Keterangan Bebas Pustaka
9. Formulir Konsultasi Bimbingan Skripsi
10. Foto-Foto Penelitian
11. Riwayat Hidup

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi digunakan masyarakat untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Setiap orang membutuhkan transportasi dalam berbagai kegiatannya seperti bekerja, sekolah, belanja maupun aktivitas lainnya. Secara umum ada dua kelompok besar transportasi yaitu kendaraan pribadi (*private transportation*) dan angkutan umum (*public transportation*). Mayoritas masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan umum untuk memenuhi kebutuhannya. Angkutan umum dianggap lebih hemat dan ramah lingkungan dibandingkan dengan kendaraan pribadi.

Perkembangan teknologi dan informasi begitu cepat. Meratanya sistem layanan internet dan tingginya pengaruh *smart phone* membuat Indonesia menjadi salah satu negara yang berpotensi bagi pengembangan aplikasi berbasis online, khususnya dalam aplikasi transportasi berbasis online (*Grab*).¹ Salah satunya adalah di bidang angkutan umum. Pengguna sistem teknologi dan informasi yang menjadikan jasa angkutan lebih efisien untuk digunakan, yaitu dengan pemesanan secara online yang melalui *smart phone*. Angkutan online yang saat ini berkembang adalah (*Grab*). (*Grab*) merupakan salah satu layanan transportasi yang disediakan oleh (*Grab*) dengan menggunakan kendaraan roda dua maupun roda empat. Penggunaan (*Grab*

¹Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Bandung: PT Ghalia Indonesia, 2004), 82.

Car) saat ini banyak sekali peminatnya mulai dari kalangan mahasiswa, karyawan, guru, antar jemput disekolah, kampus, bahkan tempat kerja.

Jasa angkutan online (*Grab*) memberikan layanan-layanan yang tidak didapatkan pada jasa angkutan umum. Pelayanan yang diberikan angkutan online (*Grab*) adalah akses untuk mendapatkan pengemudi dengan mudah, pembayaran tunai maupun non tunai, perjalanan dengan memanfaatkan teknologi dan informasi, serta potongan harga yang diberikan kepada penumpang di waktu tertentu, pelayanan tersebut tidak diterapkan oleh angkutan umum. Jasa angkutan online (*Grab*) tentunya melakukan persaingan dengan menawarkan keunggulan untuk mengejar keuntungan.

Tantangan yang dihadapi dalam pengoperasian angkutan umum saat ini adalah upaya mempertahankan penumpang yang telah ada dan menarik minat penumpang baru. Maka supir angkutan umum harus mampu mempertahankan kualitas pelayanan yang dimilikinya. Angkutan umum yang digunakan sebagai angkutan kota dalam Kota Metro saat ini yang masih banyak peminatnya adalah mobil penumpang yang beroperasi dalam trayek Metro kampus yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Metro. Jumlah penumpang angkutan umum Metro-kampus saat ini mengalami penurunan.²

Kondisi ini terjadi karena sekarang ini telah terdapat beberapa alat angkutan alternatif selain angkutan umum seperti angkutan online (*Grab*). Minimnya tingkat pelayanan yang diberikan oleh supir angkutan umum

²Bambang, Supir Angkot trayek Metro-kampus, *Wawancara*, tanggal 18 Juli 2019.

kepada masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum membuat masyarakat berpindah jenis angkutan dari angkutan umum ke angkutan lainnya seperti angkutan online (*Grab*).³ Hal ini terjadi karena beberapa faktor yang mempengaruhi masyarakat berpindah jenis angkutan yaitu kinerja angkutan umum seperti waktu menunggu angkutan yang lama, rute pelayanan angkutan umum yang terbatas dan angkutan umum yang tidak melayani sampai ke tujuan, faktor jarak seperti jarak berjalan kaki menuju tempat menunggu angkutan umum yang jauh dan faktor kenyamanan penumpang seperti kurang ramahnya pengemudi serta sirkulasi udara di dalam angkutan umum yang kurang baik, sedangkan dalam (*Grab*) memiliki sirkulasi udara yang baik (*air conditioning*).

Hal yang sama diutarakan oleh Hanifah, bahwa penumpang lebih tertarik naik mobilnya dikarenakan lebih nyaman (ada AC dan tidak banyak orang dalam satu mobil), penghasilan yang didapat dalam sehari Rp350.000,00-500.000,00 (mendapat Rp350.000,00 disaat bukan jam kerja kantor dan jam aktif sekolah atau kuliah, sedangkan mendapat lebih dari Rp350.000,00 s/d Rp500.000,00 pada jam kerja kantor dan jam aktif sekolah atau kuliah) belum lagi *fee* yang didapat dari konsumen karena merasa terbantu atas kehadiran grab.⁴

Faktor keselamatan juga seperti keadaan supir angkutan umum yang sering ugal-ugalan demi mengejar setoran dan kurangnya tanggung jawab supir angkutan terhadap keselamatan berlalu lintas sehingga membahayakan

³Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi* (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2015), 64.

⁴Hanifah, *DriverGrab, Wawancara*, tanggal 17 Juli 2019

pengguna jalan lainnya. Selain itu ongkos yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Metro untuk setiap jaraknya berubah sesuai dengan perkiraan supir angkutan umum semata sehingga tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Sehingga, banyak penumpang yang lebih memilih grab mobil. Hal ini, seperti yang diutarakan oleh Ahmad, bahwa lebih memilih naik grab mobil dibandingkan angkutan umum, dikarenakan sudah pasti ongkos yang harus dibayar.⁵

Munculnya angkutan berbasis aplikasi *online* (*Grab*) telah menimbulkan pro dan kontra di masyarakat. Satu sisi angkutan online (*Grab*) dianggap mempermudah pengemudi dan konsumennya. Di sisi lain, angkutan online (*Grab*) mendapatkan banyak kecaman dari pengemudi angkutan umum karena dianggap sebagai angkutan ilegal dan merebut nafkah para pengemudi jasa angkutan umum. Kehadiran angkutan berbasis *online* (*Grab*) dirasa sudah sangat meresahkan bagisupir angkutan umum, dikarenakan sebelum adanya (*Grab*) bapak Dedi sudah tercukupi biaya kebutuhan hidup keluarganya dengan menjadi supir angkutan umum. Namun, setelah adanya (*Grab*) penghasilan menjadi menurun penghasilan sebelum muncul grab sebesar Rp400.000,00 (bukan jam kerja kantor dan jam aktif sekolah atau kuliah) +Rp500.000,00 per-hari (jam kerja kantor dan jam aktif sekolah atau kuliah), setelah muncul grab sebesar Rp150.000,00-Rp200.000,00 per-hari baik dijam aktif maupun tidak, dan istri terpaksa berjualan sayuran dipasar, untuk membantu perekonomian keluarga. Serta, biasanya dalam seminggu bisa

⁵Ahmad, Penumpang grab mobil, *Wawancara*, tanggal 17 Juli 2019

mendapatkan penghasilan perharinya (tujuh hari), akan tetapi sekarang dalam seminggu hanya empat hari mendapatkan penghasilan, selebihnya tidak ada penumpang.⁶

Angkutan umum sangat berat untuk beroperasi dan terancamakan mati pelan-pelan selama ada angkutan berbasis *online* seperti (*Grab*) danlainnya, jika pemerintah tidak memberikan perhatian khusus kepada angkutan konvensional. Terkadang para supir mengeluh untuk menyeter biaya sewa kendaraan dan iuran lainnya kepada pemilik kendaraan atau angkutan umum (Rp150.000,00- Rp200.000,00- per-hari, kalau sehari dapat Rp150.000,00 dibagi dengan bayar sewa menjadi Rp45.000,00 perhari). Selain itu, dengan kehadiran angkutan berbasis online, membuat angkutan umum semakin sulit beroperasi dan sulit untuk bersaing (terutama supir tembak atau nyewa yang berjumlah 5 orang, sedangkan total supir atau pemilik kendaraan berjumlah 16 orang diluar dari supir tembak). Akibatnya, para sopir terancam untuk menghidupi para keluarga mereka.⁷

Para supir angkutan umum berpendapat bahwa, keberadaan angkutan yang berbasis online ini menyalahi undang-undang tentang angkutan umum. Dimana kendaraan yang berfungsi sebagai angkutan umum harus berplat kuning. Sementara kendaraan yang digunakan oleh (*Grab Car*) berplat hitam, atau kendaraan untuk penggunaan pribadi yang secara otomatis kendaraan yang dipakai juga lebih nyaman dibandingkan angkutan umum. Ini tentu merugikan para supir angkutan umum, dikarenakan para penumpang akan

⁶Dedi, Supir Angkot trayek Metro-kampus, *Wawancara*, tanggal 18 Juli 2019

⁷Andi, Supir Angkot trayek Metro-kampus, *Wawancara*, tanggal 18 Juli 2019

memilih kendaraan yang lebih nyaman walaupun dengan harga yang sedikit lebih mahal. Sehingga, penghasilan bapak Rudi yang biasanya dalam sehari bisa mendapatkan Rp500.000,00-Rp550.000,00 (baik dijam aktif maupun tidak aktif, karena terkadang mobil saya sewakan atau dicarter masyarakat), setelah munculnya (*Grab car*) menjadi Rp200.000,00-Rp250.000,00- per hari.⁸

Berdasarkan data yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Metro jumlah angkutan umum kota dan angkutan (*Grab*) sebagai berikut:

Tabel 1.1.
Jumlah Kendaraan Angkutan Umum Kota Metro Berdasarkan Rute Lintasan Trayek Tahun 2015-2018

No	Rute Lintasan Trayek yang Dilalui	Jumlah Kendaraan (Unit)			
		Tahun 2018	Tahun 2019	Tahun 2020	Tahun 2021
1	Metro-Mulyojati (orange)	23	20	15	13
2	Metro-Punggur (cream)	18	15	12	12
3	Metro-Trimurjo (abu-abu)	10	10	10	8
4	Metro-Wates (kuning)	1	0	1	1
5	Metro-Gotong Royong (ungu tua)	0	0	0	0
6	Metro-Pekalongan (biru laut)	18	10	10	9
7	Metro-Batanghari-Sekampung (merah hati)	14	10	5	4
8	Metro-Kampus (merah Garis Hijau)	16	5	4	3
9	Metro-Stadion Tejosari (merah garis putih)	1	0	0	0
Jumlah		101	70	57	50

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Metro

Tabel 1.2.
Jumlah Kendaraan Transportasi Online (*Grab*) Kota Metro Berdasarkan Grub Tahun 2018-2019

No.	Rute Lintasan Trayek yang Dilalui	Jumlah Kendaraan(Unit)	
		Tahun 2018	Tahun 2019
1	Club Chandra	21	56
2	Shelter Si KamPay (Simpang Kampus)	30	50
Jumlah		51	106

⁸Rudi, Supir Angkot trayek Metro-kampus, *Wawancara*, tanggal 18 Juli 2019

Berdasarkan data jumlah kendaraan angkutan umum Kota Metro dari tahun 2015-2018 seperti pada tabel 1.1. yang relatif mengalami penurunan dan pada tabel 1.2 yang menunjukkan kenaikan jumlah transportasi *online*. Ini mengindikasikan bahwa kondisi kesejahteraan profesi supir angkutan umum sedang tidak baik, sehingga peneliti tertarik meneliti mengenai **“Kondisi Kesejahteraan pemilik Angkutan Umum Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi *Online (Grab)*.”**

B. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, maka peneliti memfokuskan pembahasan pada pertanyaan penelitian berikut:

1. Bagaimana persaingan transportasi *online (Grab)* dan angkutan umum di Kota Metro?
2. Bagaimana dampak kehadiran transportasi *online (Grab)* terhadap kesejahteraan pemilik angkutan umum di Kota Metro?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian pada hakikatnya merupakan suatu yang hendak dicapai yang dapat memberi arah terhadap penelitian yang akan dilakukan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah

- a. Untuk mengetahui, persaingan transportasi *online (Grab)* dan angkutan umum di Kota Metro

- b. Untuk mengetahui, dampak kehadiran transportasi *online* (*Grab*) terhadap kesejahteraan pemilik angkutan umum di Kota Metro?.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna baik secara teoritis maupun praktis. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah

a. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi suatu kajian dan menambah khasanah serta menambah wawasan, pengetahuan dan pengalaman dalam bidang kebijakan lebih lanjut dan tepat mengenai keberadaan transportasi *online* (*Grab*) maupun angkutan umum.

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai informasi dan masukan kepada pembaca serta lembaga Dinas Perhubungan Kota Metro, yang berkaitan dalam dampak kesejahteraan supir angkutan umum.

D. Penelitian Relevan

Penelitian relevan berisi uraian mengenai hasil penelitian terdahulu (*Prior Research*) tentang persoalan yang dikaji.⁹ Secara umum penelitian ini sudah banyak dilakukan oleh para akademisi. Akan tetapi, secara spesifik yang berkaitan dengan judul yang peneliti kaji belum ada. Berikut ini (*prior research*) yang relevan dengan penelitian peneliti:

⁹Zuhairi, *et.al*, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, Edisi Revisi (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), 39.

1. Rikha Ahrika, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya tahun 2017, dengan judul “Analisis Kondisi Pendapatan Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek Online Tahun 2017”. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa berkurangnya pendapatan ojek konvensional menimbulkan penolakan terhadap keberadaan ojek *online* yang ada di Malang. Penolakan tersebut tidak hanya sebatas demo, maupun kekerasan fisik. Sehingga dapat disimpulkan dari hasil penelitian ini, berkurangnya pendapatan ojek konvensional menimbulkan penolakan terhadap keberadaan ojek *online* yang ada di Malang.¹⁰
2. Indah Pusparini, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam tahun 2019, dengan judul “Dampak Ojek Online Terhadap Perluasan Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan”. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa Transportasi digunakan masyarakat untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Transportasi *online* merupakan hal yang baru hadir diakibatkan oleh perkembangan teknologi internet yang sangat pesat. Transportasi *online* yang kini hadir di Indonesia yaitu taksi online dan ojek online. Salah satu perusahaan yang bergerak dibidang transportasi online ini yaitu PT.Grab Indonesia. (*Grab Bike*) merupakan salah satu layanan transportasi yang disediakan oleh Grab dengan menggunakan kendaraan roda dua. Penggunaan (*Grab Bike*) saat ini banyak sekali peminatnya. Permintaan masyarakat akan (*Grab*) dapat berpengaruh terhadap permintaan tenaga kerja dan kesempatan kerja. Pendapatan yang diterima bisa meningkatkan

¹⁰ Rikha Ahrika, *Analisis Kondisi Pendapatan Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek Online Tahun 2017*, dalam jmsos.studentjournal.ub.ac.id diunduh pada 31 Januari 2018.

kesejahteraan tenaga kerja beserta keluarganya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak ojek online terhadap perluasan kesempatan kerja dan kesejahteraan driver (*Grab Bike*) di 15A Kampus Kota Metro.¹¹

3. Eka Wulandari, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya tahun 2018, dengan judul “Pengaruh Perubahan Sosial dan Ekonomi terhadap Menurunnya Minat Penggunaan Angkutan Umum sebagai Dampak Hadirnya Angkutan Online”. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa Transportasi digunakan masyarakat untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Transportasi online merupakan hal yang baru hadir diakibatkan oleh perkembangan teknologi internet yang sangat pesat. Akan tetapi, ini berpengaruh terhadap perubahan sosial dan ekonomi salah satu pihak diantaranya, Pertama, dari sudut pandang kesejahteraan sosial, dalam hal ini adalah kemajuan teknologi dan ekonomi, Hadirnya ojek online menyebabkan peningkatan perekonomian di Indonesia karena di era modernisasi ini kita dituntut untuk kreatif dan bisa memanfaatkan keadaan. Dengan kehadiran ojek online, para driver merasa sangat diuntungkan disaat lapangan pekerjaan yang semakin menyempit. Selain munculnya solidaritas, perkembangan teknologi yang pesat juga menjadi salah satu keharusan yang yang harus diikuti, karena kehadiran ojek online ini tak lepas dari transformasi dari konvensional ke online. Dari fleksibilitas waktu sangat berpengaruh terhadap penghasilan dan kemauan untuk bekerja sehari-hari selama menjadi driver ojek *online* karena dengan kebebasan

¹¹Indah Pusparini, *Dampak Ojek Online Terhadap Perluasan Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan*, Skripsi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Metro Tahun 2019, dalam perpustakaan IAIN Metro pada 23 Juli 2019.

jam kerja, maka penghasilan akan menyesuaikan dengan apa yang didapatkan menjadi driver ojek *online* yang akan mendapatkan penghasilan setiap hari. Menjadi *driver* ojek *online* juga lebih bermanfaat karena pendapatan yang diterima oleh pengemudi lebih besar dari pada pendapatan pada pekerjaan sebelumnya ataupun menganggur. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Pengaruh Perubahan Sosial dan Ekonomi terhadap Menurunnya Minat Penggunaan Angkutan Umum sebagai Dampak Hadirnya Angkutan *Online*.¹²

Berdasarkan penelitian sebelumnya di atas dapat diketahui bahwa terdapat perbedaan antara penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Penelitian ini memiliki kajian yang berbeda, walaupun memiliki kajian yang sama pada tema-tema tertentu (diantaranya persamaannya adalah dampak kehadiran transportasi *online* atau gojek dan faktor ekonomi), akan tetapi pada penelitian yang akan dikaji oleh peneliti ini lebih ditekankan pada dampak kehadiran transportasi *online* (*Grab*) terhadap kesejahteraan pemilik angkutan umum Kota Metro.

¹²Eka Wulandari, *Pengaruh Perubahan Sosial dan Ekonomi terhadap Menurunnya Minat Penggunaan Angkutan Umum sebagai Dampak Hadirnya Angkutan Online*, dalam jmsos.studentjournal.ub.ac.id diunduh pada 31 Januari 2018

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Transportasi Online

1. Pengertian Transportasi Online

Menurut Utomo transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan, dan juga salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi. Sedangkan menurut Sukarto transportasi adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*).¹

Usaha transportasi bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis, akan tetapi transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi. Dengan demikian transportasi selalu diusahakan perbaikan dan peningkatan, sehingga akan tercapai efisiensi yang lebih baik.² Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian,

¹ Baiq Setiani. "Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara", *Jurnal Ilmiah Widya*, Vol. 3, No. 2/ 2015, 104

²Setyaningsih Sri Utami. "Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen dalam Mempergunakan Jasa Transportasi PT. Solo Central Taxi di Surakarta". *Ekonomi dan Kewirausahaan* 9.1 (2012): 33-44, 35

memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.³

Kata *transportation* diartikan oleh Black Law Dictionary sebagai *the removal of goods or persons from one place to another by a carrier*, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kata selanjutnya adalah kata *online* yang dalam bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai “dalam jaringan”, atau yang lebih dikenal dalam singkatan (*daring*). Pengertian *online* adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet.

Pengertian transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri. Transportasi *online* adalah salah satu bentuk dari penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan teknologi.

2. Syarat Transportasi *Online*

Pada penggunaannya, transportasi atau kendaraan dapat digunakan untuk keperluan pribadi dan untuk keperluan bisnis atau usaha dengan dipungut biaya. Mengacu pada ketentuan tersebut transportasi *online* yang menyelenggarakan usaha jasa angkutan jalan baik untuk orang atau barang

³ Undang-Undang RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, 27-28

dengan menarik bayaran atau uang jasa, termasuk dalam pengertian kendaraan umum. Sedangkan syarat dan ketentuan dari transportasi *online* maupun bukan diantaranya: ⁴

- a. Nama perusahaan angkutan, nama merek dagang, dan atau nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan, serta nomor kendaraan, dan nomor uji kendaraan yang dicantumkan pada bagian elakang kendaraan.
- b. Trayek yang memuat asal, tujuan, dan kota yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam atau papan elektronik yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
- c. Pengemudi harus menggunakan seragam perusahaan Angkutan umum yang dilengkapi dengan kartu identitas yang dikenakan di seragam pengemudi dan dikeluarkan oleh setiap perusahaan angkutan umum
- d. Identitas pengemudi yang ditempatkan pada dasbor atau di account online dan dikeluarkan oleh setiap perusahaan angkutan umum.
- e. Dokumen kendaraan yang sudah memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan
- f. Dokumen perjalanan yang sah, berupa surat tanda nomor kendaraan atas nama badan hokum dan Kartu Pengawasan dalam bentuk Kartu Elektronik
- g. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan

⁴Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum.

- h. Mencantumkan nomor pengaduan masyarakat di dalam dan di luar bagian belakang pada kendaraan.
- i. Daftar tarif yang berlaku.
- j. Alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan.
- k. Alat pemantau pergerakan kendaraan secara elektronik dapat berupa (*global positioning system*).
- l. Alat transmisi (*transmitter*) yang berfungsi untuk pendataan dan/atau pembayaran berupa (*on board*) unit yang dipasang pada kendaraan.⁵

3. Cara Kerja Transportasi *Online*

Cara kerja transportasi *online* yaitu, *pertama* sebelum penumpang melakukan permintaan perjalanan, penumpang dapat melihat waktu tunggu, ukuran dan harga. Selanjutnya penumpang memasukkan tujuan perjalanan dan tekan minta, penumpang akan mendapatkan pengemudi terdekat. *Kedua*, penumpang dapat melihat data mitra pengemudi dan detail kendaraan yang menjemputnya. *Ketiga*, ketika sudah sampai ditempat tujuan, penumpang yang sudah mendaftarkan kartu kreditnya tidak perlu membayar dengan uang tunai.⁶

Sebelum perjalanan dimulai, penumpang dapat memeriksa harga. Cara mendapatkan estimasi biaya perjalanan adalah dengan memasukkan tujuan, selanjutnya estimasi biaya akan muncul dilayar handphone. Transportasi *online* tidak memberikan harga pasti kepada penumpang.

⁵Peraturan Menteri Perhubungan.,

⁶*Ibid.*

Harga yang diberikan adalah perkiraan batas minimal dan batas atas biaya perjalanan. Biaya bisa bertambah dari biaya awal dikarenakan faktor macet, cuaca dan faktor lainnya. Sesuai dengan ketentuan, biaya juga dapat bertambah pada jam-jam sibuk atau pada jam macet sekitar pukul 07.00 WIB dan 17.00 WIB.⁷ Sehingga, masyarakat yang menggunakan transportasi online bisa langsung mengetahui berapa tarif yang akan dikeluarkannya tanpa harus bertanya atau melakukan tawar menawar terhadap tarif yang dikenakan.

4. Tujuan Transportasi *Online*

Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No.14 tahun 1992, dijelaskan bahwa transportasi merupakan dinamika perpindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar terwujud lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, tertib, nyaman dan efisien. Lalu lintas dan angkutan jalan di sini dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Oleh karena itu pemerintah beserta jajarannya harus bertanggung jawab terhadap terselenggaranya transportasi yang sesuai dengan kepentingan dan kebutuhan masyarakat. Seluruh aktifitas yang berhubungan dengan pemenuhan pelayanan jasa transportasi harus dapat dinikmati oleh seluruh pengguna jasa transportasi. Kepuasan merupakan indikator terpenting dalam hal pelayanan, dalam

⁷*Ibid.*, 193.

melihat tingkat kepuasan maka masyarakat pengguna jasa perlu diberi kesempatan untuk menilai kinerja angkutan umum secara objektif dan terukur.⁸

Transportasi memiliki 2 fungsi yaitu:⁹

- a. Melancarkan arus barang dan manusia.
- b. Menunjang perkembangan pembangunan (*the promoting sector*).

Manfaat transportasi diklasifikasikan di antaranya yaitu:

- a. Manfaat Ekonomi, bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat.
- b. Manfaat Sosial, transportasi menyediakan berbagai kemudahan, di antaranya:
 - 1) Pelayanan untuk perorangan atau kelompok
 - 2) Pertukaran atau penyampaian informasi
 - 3) Perjalanan untuk bersantai
 - 4) Memendekkan jarak
 - 5) Memencarkan penduduk.
- c. Manfaat Politik, transportasi menciptakan persatuan, pelayanan lebih luas, keamanan negara, mengatasi bencana, dan sebagainya. Manfaat Kewilayahan, memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman.

⁸Zilhardi Idris, "Kajian "Tingkat Kepuasan" Pengguna Angkutan Umum di DIY". *dinamika Teknik Sipil*, Vol.9, Nomor 2/Juli 2009, 191.

⁹ *Ibid.*

B. Kesejahteraan

1. Pengertian Kesejahteraan

Kesejahteraan berasal dari kata sejahtera yang artinya adalah orang yang sejahtera yaitu orang yang dalam hidupnya bebas dari kemiskinan, kebodohan, ketakutan dan kekhawatiran sehingga hidupnya aman tenteram, baik lahir maupun batin. Istilah sosial berasal dari kata socius yang berarti kawan, teman dan kerja sama. Orang yang sosial adalah orang yang dapat berelasi dengan orang lain dan lingkungannya dengan baik.¹⁰

Kesejahteraan adalah sebuah kondisi dimana seorang dapat memenuhi kebutuhan pokok, baik itu kebutuhan akan makanan, pakaian, tempat tinggal, air minum yang bersih serta kesempatan untuk melanjutkan pendidikan dan memiliki pekerjaan memadai yang menunjang kualitas hidupnya sehingga bebas dari kemiskinan, kebodohan, ketakutan, atau kekhawatiran sehingga hidupnya aman tentram, baik lahir maupun batin.¹¹

Menurut Al-Ghazali, kesejahteraan (*maslahah*) dari suatu masyarakat bergantung pada pencarian dan pemeliharaan lima tujuan dasar, yaitu agama (*ad-dien*), hidup atau jiwa (*nafs*), keluarga atau keturunan (*nasl*), harta atau kekayaan (*mal*) dan intelek atau akal (*aql*).¹² Sedangkan menurut Syed Nawab Haider kesejahteraan adalah terbebasnya seseorang dari jeratan kemiskinan, kebodohan dan rasa takut sehingga dia

¹⁰ Irfan Syauqi Beik, *Ekonomi Pembangunan Syariah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2017), 93.

¹¹ *Ibid.*

¹² Dwi Swiknyo, *Kompikasi Tafsir Ayat-Ayat Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), 142.

memperoleh kehidupan yang aman dan tenteram secara lahiriah maupun batiniah¹³.

Sehingga kesejahteraan adalah sebuah kondisi dimana seorang dapat memenuhi kebutuhan pokok, baik itu kebutuhan akan makanan, pakaian, tempat tinggal, air minum yang bersih serta kesempatan untuk melanjutkan pendidikan dan memiliki pekerjaan memadai yang menunjang kualitas hidupnya sehingga bebas dari kemiskinan, kebodohan, ketakutan, atau kekhawatiran sehingga hidupnya aman tentram, baik lahir maupun batin.

Adapun indikator tersebut diantaranya adalah: ¹⁴

- a. Jumlah dan pemerataan pendapatan
- b. Pendidikan yang semakin mudah untuk dijangkau
- c. Kualitas kesehatan yang semakin meningkat dan merata

Indikator kesejahteraan menurut Islam memiliki empat indikator utama, yaitu sebagai berikut: ¹⁵

- a. Pada indikator pertama, basis kesejahteraan adalah ketika nilai ajaran Islam menjadi panglima dalam kehidupan perekonomian suatu bangsa. Kesejahteraan sejati tidak akan pernah bisa diraih jika menentang aturan Allah SWT. Penentangan terhadap aturan Allah SWT justru menjadi sumber penyebab hilangnya kesejahteraan dan keberkahan hidup manusia.

¹³Syed Nawab Haider Naqvi, *Menggagas Ilmu Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003), 229.

¹⁴*Ibid*, 229.

¹⁵*Ibid*, 230.

- b. Indikator kedua, kesejahteraan tidak akan mungkin diraih ketika kegiatan ekonomi tidak berjalan sama sekali. Inti dari kegiatan ekonomi terletak pada sektor riil, yaitu bagaimana memperkuat industri dan perdagangan. Sektor riil inilah yang menyerap angkatan kerja paling banyak. Bahkan sektor keuangan Islam didesain untuk memperkuat kinerja sektor riil, karena seluruh akad dan transaksi keuangan syariah berbasis pada sektor riil.
- c. Indikator ketiga adalah pemenuhan kebutuhan dasar dan sistem distribusi. Sistem distribusi ekonomi memegang peranan penting dalam menentukan kualitas kesejahteraan. Islam mengajarkan bahwa sistem distribusi yang baik adalah sistem distribusi yang mampu menjamin rendahnya angka kemiskinan dan kesenjangan, serta menjamin bahwa perputaran roda perekonomian bisa dinikmati semua lapisan masyarakat.
- d. Indikator keempat, kesejahteraan diukur oleh aspek keamanan dan ketertiban sosial. Masyarakat disebut sejahtera apabila friksi dan konflik destruktif antar kelompok dan golongan masyarakat bisa dicegah dan diminimalisir.

2. Indikator Kesejahteraan

Biro Pusat Statistik Indonesia menerangkan bahwa guna melihat tingkat kesejahteraan rumah tangga suatu wilayah ada beberapa indikator yang dapat dijadikan ukuran, antara lain adalah: ¹⁶

¹⁶Dokumen Biro Pusat Statistik Indonesia tahun 2000.

- a. Tingkat pendapatan keluarga
- b. Komposisi pengeluaran rumah tangga dengan membandingkan pengeluaran untuk pangan dengan non-pangan
- c. Tingkat pendidikan dan kesehatan keluarga
- d. Kondisi perumahan perumahan serta fasilitas yang dimiliki dalam rumah tangga.

Kesejahteraan dapat diukur dari beberapa aspek kehidupan: ¹⁷

- a. Dengan melihat kualitas hidup dari segi materi, seperti kualitas rumah, bahan pangan dan sebagainya
- b. Dengan melihat kualitas hidup dari segi fisik, seperti kesehatan tubuh, lingkungan alam, dan sebagainya
- c. Dengan melihat kualitas hidup dari segi mental, seperti fasilitas pendidikan, lingkungan budaya, dan sebagainya
- d. Dengan melihat kualitas hidup dari segi spiritual, seperti moral, etika, keserasian penyesuaian, dan sebagainya.

3. Teori Tingkatan Kesejahteraan

Kemampuan rumah tangga dalam memenuhi kebutuhan materiil dan spiritual menjadi dua macam, yaitu rumah tangga mampu memenuhi kebutuhan dengan baik dan tidak mampu memenuhi kebutuhan dengan baik, dan dibagi menjadi empat macam diantaranya: ¹⁸

¹⁷Bintarto, *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 1989), 94.

¹⁸Gunawan Sumodiningrat, *Membangun Perekonomian Rakyat*, (Yogyakarta: IDEA Press, 1998), 146.

a. Sejahtera

Yaitu pemenuhan kebutuhan materiil dan spiritual terpenuhi. Sehingga rumah tangga atau keluarga dikatakan sejahtera apabila kedua kebutuhan tersebut terpenuhi.

b. Kemiskinan materiil

Yaitu pemenuhan kebutuhan materiil tidak terpenuhi, sedangkan kebutuhan spiritual terpenuhi. Sehingga, rumah tangga atau keluarga dikatakan miskin materiil karena dianggap mampu secara spiritual namun tidak secara materiil.

c. Kemiskinan spiritual

Yaitu terpenuhinya kebutuhan spiritual, namun tidak pada kebutuhan materiil. Sehingga rumah tangga atau keluarga dikatakan miskin spiritual karena dianggap mampu secara materiil namun tidak mampu secara spiritual.

d. Kemiskinan absolut

Yaitu tidak terpenuhinya kebutuhan spiritual maupun kebutuhan materiil. Kondisi ini merupakan posisi terburuk pada suatu rumah tangga atau keluarga, rumah tangga tidak mampu memenuhi kebutuhan materiil dan spiritualnya secara sekaligus.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kesejahteraan di antaranya sebagai berikut: ¹⁹

¹⁹Lincoln Arsyad, *Ekonomi Mikro*, (Jakarta: Gemapress, 1999), 23.

a. Pangan

Pangan adalah makanan sehari-hari yang sangat penting untuk pertumbuhan kesehatan jasmani dan rokhani dalam membentuk keluarga yang sehat, cerdas dan kuat. Ditinjau dari pangan keluarga sejahtera adalah keluarga yang mampu memenuhi kebutuhan pangan, yaitu pada umumnya satu hari makan dua kali atau lebih dan paling kurang seminggu sekali keluarga menyediakan daging, ikan, telur sebagai lauk pauk. Jadi dalam keluarga sejahtera dibutuhkan dan dipengaruhi oleh mutu pangan untuk menjamin status kesehatan keluarga.

b. Sandang

Sandang merupakan kebutuhan pokok yang harus dipenuhi dan merupakan kelengkapan hidup manusia maka perlu selalu diusahakan adanya sandang dalam jumlah yang cukup terpelihara dan sehat. Bagi keluarga kecil, usaha pemenuhan kebutuhan sandang tidak begitu sulit bila dibandingkan keluarga yang banyak anaknya, maka keluarga sejahtera ditinjau dari segi sandang adalah keluarga yang mampu memenuhi sandang secara baik, yaitu memiliki pakaian yang berbeda saat dirumah bekerja sekolah dan bepergian.

c. Perumahan

Perumahan berfungsi sebagai tempat berteduh dan berlindung serta dapat memberikan rasa hidup tentram, aman dan bahagia. Oleh sebab itu perlu diusahakan perumahan yang memenuhi kesehatan

teratur lingkungan untuk meningkatkan rasa bahagia, tenang dan mutu hidup. Keluarga sejahtera adalah keluarga yang memenuhi kebutuhan perumahan, ini sesuai dengan persyaratan yang memadai yaitu setiap rumah ditempati kurang dari 8 orang.

d. Kesehatan

Kesehatan adalah syarat untuk kebahagiaan hidup, karena itu perlu dihayati bagaimana cara memelihara kesehatan itu baik pribadi maupun keluarga sampai kesehatan lingkungan. Keluarga sejahtera secara kesehatan adalah keluarga yang mampu memenuhi kebutuhan kesehatan dengan mandiri.

e. Pendidikan²⁰

Untuk membentuk manusia seutuhnya berdasarkan pancasila, meliputi pendidikan dalam lingkungan keluarga merupakan kewajiban orang tua terhadap anak-anaknya. Mendidik anak yang sedikit lebih mudah dari pada abanyak mendidik anak banyak. Keluarga yang mampu menempuh pendidikan dasar 9 tahun, merupakan standar terendah dari keluarga sejahtera. Karena keluarga tersebut baru memiliki syarat minimum pendidikan

4. Tujuan Teori Kesejahteraan

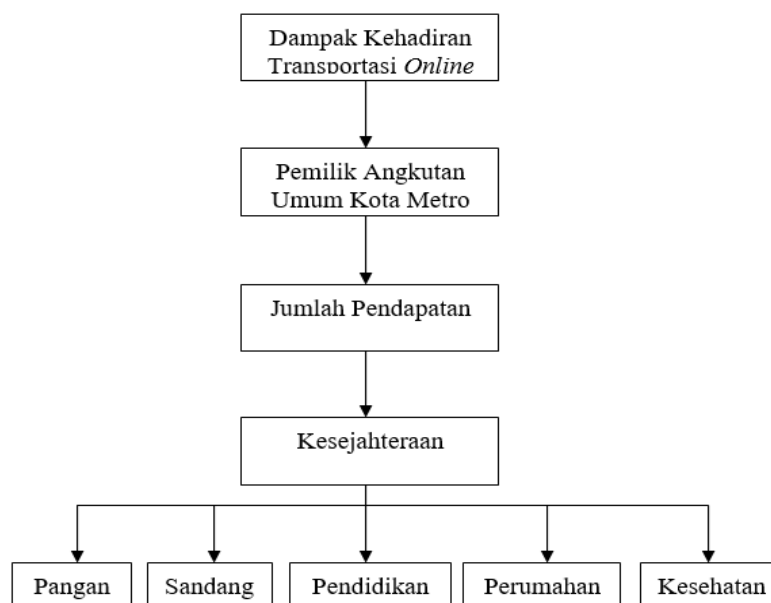
Kesejahteraan memiliki tujuan untuk meningkatkan kualitas hidup, perseorangan, keluarga atau masyarakat sehingga terpenuhinya kebutuhan secara materiil dan spiritual. Kebutuhan secara materiil meliputi sandang,

²⁰*Ibid*, 23.

pangan, papan, kesehatan dan untuk spiritual terpenuhinya kebutuhan pendidikan dan rasa aman dalam bermasyarakat.

C. Dampak Kehadiran Transportasi *Online* (*Grab*) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro

Gambar 2.1
Bagan Dampak Kehadiran Transportasi *Online* (*Grab*) Terhadap Kesejahteraan Pemilik



Penelitian ini untuk menganalisis bagaimana keberadaan transportasi online berdampak terhadap pemilik angkutan umum Kota Metro. Dampak dari transportasi *online* mempengaruhi jumlah pendapatan pemilik angkutan umum Kota Metro. Jumlah pendapatan sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* akan berdampak terhadap kesejahteraan pemilik angkutan umum. Dampak tersebut akan dianalisis berdasarkan beberapa indikator kesejahteraan seperti pangan, sandang, pendidikan, perumahan dan kesehatan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Sifat Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah Penelitian lapangan (*field research*). Penelitian lapangan (*field research*) adalah suatu penelitian yang dilakukan dilapangan atau di lokasi penelitian, suatu tempat yang dipilih sebagai lokasi untuk menyelidiki gejala objektif sebagaimana yang terjadi di lokasi tersebut.¹ Terkait (*field research*) dalam penelitian ini, peneliti melakukan penelitian dengan langsung terjun pada objek penelitian yaitu supir angkutan umum trayek Metro kampus. Untuk mendapatkan data yang konkrit, maka peneliti melaksanakan penelitian di Terminal Kota Metro.

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif, yaitu penelitian dengan data kualitatif yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulan. Secara harfiah penelitian deskriptif adalah penelitian yang bermaksud membuat pecandraan deskripsi mengenai situasi atau kejadian.² Penelitian deskriptif pada umumnya dilakukan pada tujuan utama yaitu membuat pecandraan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat daerah

¹Abdurrahmat Fathoni, *Metodelogi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2011), 96.

²Sumardi Suryabarata, *Metodelogi Penelitian*, (Jakarta: PT Grafindo Persada, 2011), 76.

tertentu. Adapun deskriptif dalam Penelitian ini peneliti akan menjelaskan dan menggambarkan tentang dampak kehadiran transportasi *online* (*Grab*) terhadap ekonomi supir angkutan umum.

B. Sumber Data

Menurut Suharsimi Arikunto yang dimaksud sumber data penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh.³ Terkait penelitian ini, penulis menggunakan dua sumber data yaitu:

1. Sumber Data Primer

Sumber data primer adalah sumber pertama dimana sebuah data dihasilkan.⁴ Sumber data primer penelitian ini adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Metro serta pemilik angkutan umum trayek Metro-kampus 5 orang dari 16 anggota keseluruhan, serta 10 orang driver transportasi online dari 50 anggota keseluruhan Metro Kampus, dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive Sampling* adalah menunjuk anggota populasi tertentu, dilakukan atas pertimbangan tertentu, berdasarkan ciri atau sifat-sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya. Dengan menggunakan *purposive sampling* dari total transportasi online 50 anggota di Metro Kampus, dipilih 10 anggota berdasarkan kriteria sebagai kepala keluarga serta menjadi tulang punggung keluarganya.

³ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2010), 172.

⁴ M. Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Sosial & Ekonomi*, (Jakarta: Kencana, 2013), 129.

2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber data kedua sesudah sumber data primer.⁵ Sumber data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini antara lain berupa buku-buku teoritis, jurnal-jurnal, serta artikel-artikel yang secara tidak langsung berkaitan dengan topik yang diteliti yaitu tentang dampak kehadiran transportasi *online* (*Grab*) terhadap kesejahteraan ekonomi supir angkutan umum.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Wawancara

Menurut Burhan Bungin yang dimaksud wawancara adalah: “Proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden atau orang yang diwawancarai, dengan atau tanpa menggunakan pedoman (*guide*) wawancara”.⁶ Secara teori terdapat 3 (tiga) jenis teknik wawancara yaitu:

a. Wawancara terstruktur

Wawancara terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti telah mengetahui dengan pasti informasi yang akan diperoleh, dalam melakukan wawancara peneliti

⁵. M Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian*, 130.

⁶*Ibid*, 133.

menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis, yang alternatif jawabannya telah disiapkan.

b. Wawancara semi terstruktur

Wawancara semi terstruktur lebih bebas dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Tujuan wawancara jenis ini adalah menemukan permasalahan secara lebih terbuka.

c. Wawancara tidak terstruktur

Wawancara tidak terstruktur adalah wawancara yang bebas, yaitu peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan data. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan.⁷

Terkait dengan penelitian ini peneliti menggunakan teknik wawancara semi terstruktur, dengan membawa pedoman wawancara berupa pertanyaan yang disusun secara sistematis dan juga bebas menanyakan hal-hal yang terkait dengan penjelasan yang telah dipaparkan. Untuk memperoleh data yang berkaitan dengan penelitian ini, maka peneliti mencari informasi melalui wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Metro serta pemilik angkutan umum trayek Metro-kampus 5 orang dari 16 anggota keseluruhan, serta 10 orang driver transportasi online dari 50 anggota keseluruhan Metro-Kampus.

⁷ Beni Ahmad Saebani dan Kadar Nurjaman, *Manajemen Penelitian*, (Bandung: Pustaka Setia, 2013), 86.

2. Dokumentasi

Dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data yang digunakan untuk menelusuri data historis.⁸ Dokumentasi ditujukan untuk memperoleh data langsung dari tempat penelitian berupa dokumen, meliputi dokumen yang berbentuk tulisan maupun dokumen yang berbentuk gambar.⁹

Teknik ini peneliti gunakan untuk memperoleh keterangan mengenai lokasi penelitian yakni baik berupa buku, surat kabar, majalah, dan sebagainya.

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian kualitatif adalah proses mensistematikan apa yang sedang diteliti dan mengatur hasil wawancara dan dokumentasi seperti apa yang dilakukan dan dipahami supaya peneliti bisa menyajikan apa yang didapatkan pada orang lain.¹⁰

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisa data kualitatif dengan menggunakan cara berfikir induktif. Data kualitatif yaitu berupa keterangan-keterangan dalam bentuk uraian-uraian yang diangkat dari informasi yang diperoleh dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Data tersebut kemudian dianalisa menggunakan metode berfikir induktif. Michael Quinn Patton, mengatakan bahwa “Cara berfikir

⁸M. Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian.*, 152.

⁹ Sugiyono, *Metode Penelitian Manajemen*, (Bandung: Alfabeta, 2013), 396.

¹⁰Moh. Kasiram, *Metode Penelitian: Kualitatif – Kuantitatif*, (Malang: UIN-Maliki Press, 2010), 355.

induktif yaitu diawali dengan pengamatan yang spesifik dan membangun kearah suatu pola umum”.¹¹

Dalam penerapannya cara berfikir induktif dilakukan untuk menarik suatu kesimpulan terhadap hal-hal atau peristiwa-peristiwa dari data-data yang telah dikumpulkan melalui wawancara dan dokumentasi berupa persaingan dan kesejahteraan, yang kemudian digeneralisasikan ditarik kearah kesimpulan umum untuk mengetahui bagaimana dampak kehadiran transportasi online (*Grab*) terhadap ekonomi supir angkutan umum.

¹¹ Michael Quinn Patton, *Metode Evaluasi Kualitatif*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009), 16.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Profil Dinas Perhubungan Kota Metro

1. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Metro

a. Visi

“Terwujudnya Masyarakat Kota Metro yang Sejahtera Melalui Pelayanan Transportasi di Kota Metro yang Berkualitas.”

b. Misi

Suatu Visi tidak akan berhasil bila tidak dioperasionalkan dalam bentuk Misi.

Adapun Misi Dinas Perhubungan Kota Metro adalah:

- 1) Meningkatkan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dengan hasil yang ingin dicapai adalah untuk mengurangi tingkat kecelakaan dan kemacetan lalu lintas di Kota Metro;
- 2) Meningkatnya kesadaran masyarakat dan ketaatan masyarakat dalam berlalu lintas;¹

Pelaksanaan misi ini bertujuan untuk mewujudkan kesadaran dan ketaatan masyarakat dalam berlalu lintas antara lain: ²

- 1) Mewujudkan angkutan umum yang dapat menjangkau seluruh wilayah Kota Metro;

¹ Documentasi Dinas Perhubungan Kota Metro pada 1 Juni 2020

² *Ibid.*

- 2) Mewujudkan seluruh masyarakat Kota Metro dapat menikmati fasilitas angkutan umum sebagai alat dalam melakukan mobilitas sehari-sehari.
- 3) Menciptakan rasa aman bagi masyarakat pengguna jalan dari segala macam bentuk pelanggaran dan kejahatan;
- 4) Menciptakan keselamatan bagi masyarakat pengguna jalan dari kecelakaan lalu lintas untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan dalam wilayah Kota Metro.

Sesuai dengan visi dan misi tersebut, Dinas Perhubungan Kota Metro akan mewujudkan sistem transportasi dengan nilai-nilai organisasi lingkup Perhubungan yaitu Lima Citra Manusia Perhubungan, sebagai berikut: ³

- 1) Taqwa kepada Tuhan yang Maha Esa;
- 2) Tanggap terhadap kebutuhan masyarakat akan pelayanan jasa yang tertib, teratur, tepat waktu, bersih dan nyaman;
- 3) Tangguh menghadapi tantangan;
- 4) Terampil dan berperilaku gesit, ramah, sopan serta lugas;
- 5) Tanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan jasa perhubungan.

2. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Metro

Dinas Perhubungan Kota Metro merupakan unsur pelaksanaan otonomi daerah yang melaksanakan urusan pemerintah daerah yang

³ Documentasi Dinas Perhubungan Kota Metro 1 Juni 2020.

dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah. Dinas Perhubungan Kota Metro berdiri pada tahun 1993 dengan nama Dinas Perhubungan, Pariwisata, Komunikasi dan Informatika. Perubahan nama Dinas dan pemecahan menjadi SKPD baru sebagai berikut:

- a. Pada tahun 2012 Dinas Perhubungan Pariwisata, Komunikasi dan Informatika di pecah dan berganti nama menjadi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika;
- b. Pada tahun 2016 Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika di pecah kembali dan berganti nama menjadi Dinas Perhubungan Kota Metro.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan sebagian urusan Pemerintahan Daerah di Bidang Perhubungan berdasarkan otonomi dan tugas pembantuan serta tugas lain sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan oleh Walikota berdasarkan peraturan Perundang-Undanganyang berlaku. Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Metro mempunyai fungsi sebagai berikut: ⁴

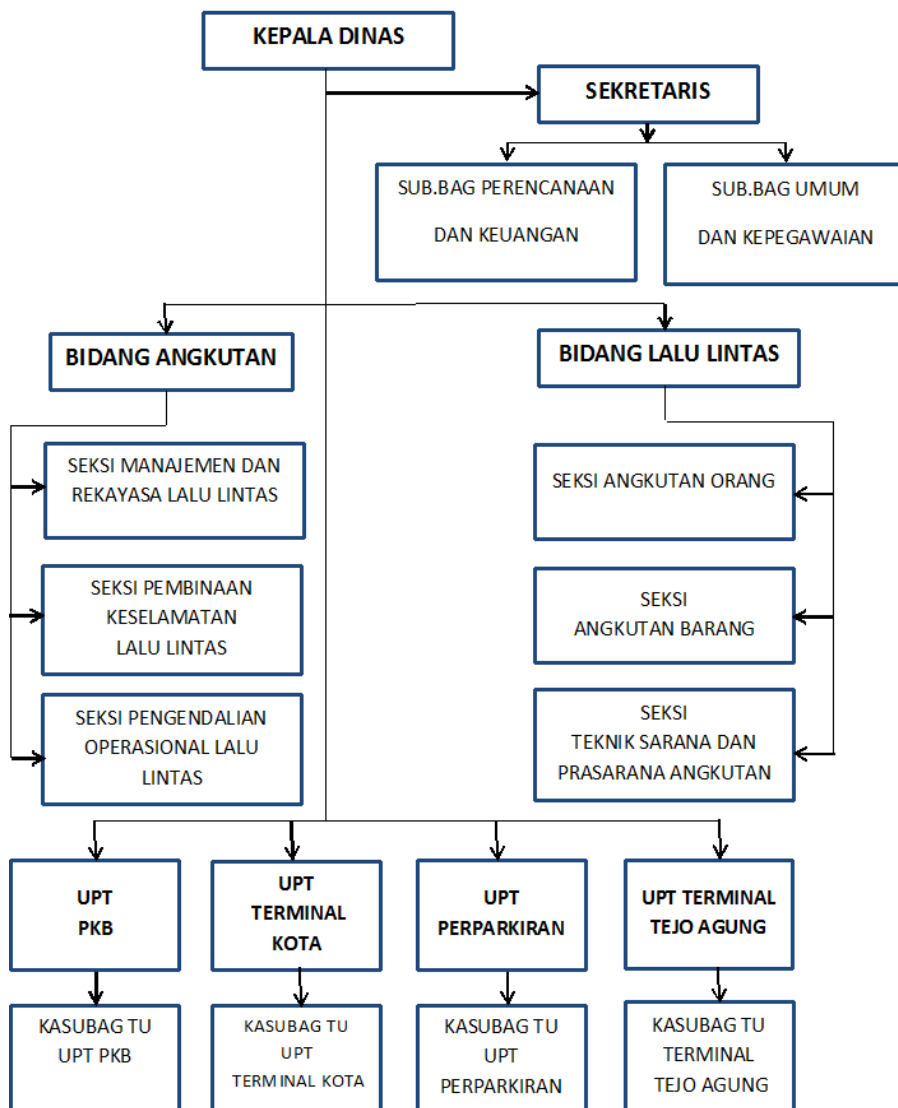
- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum dibidang lalu lintas, angkutan teknik prasarana terminal dan parkir;
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas dibidang lalu lintas, angkutan teknik prasarana terminal dan parkir;

⁴ Documentasi Dinas Perhubungan Kota Metro 1 Juni 2020.

- d. Penyelenggaraan kesekretariatan dinas;
- e. Penyelenggaraan pembinaan, pengawasan, pengelolaan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas;
- f. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. Struktur Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi

Gambar 4.1
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Metro.⁵



⁵ Documentasi Dinas Perhubungan Kota Metro 1 Juni 2020.

B. Dampak Kehadiran Transportasi *Online* (*Grab*) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro

Angkutan umum di Kota Metro memiliki beberapa tipe seperti angkutan kota dan becak. Banyaknya tipe angkutan umum di Kota Metro membuat persaingan untuk mengambil penumpang. Angkutan umum khususnya untuk wilayah Kota Metro dan sekitarnya sudah memiliki masing-masing trayek untuk pengoperasian di seluruh Kota Metro. Maka dari itu masyarakat tidak perlu khawatir ketika ingin menggunakan angkutan umum karena sudah memiliki kode-kode trayek tersendiri dan aturan yang mengatur Undang-Undang tentang transportasi angkutan umum. Untuk masyarakat kota berhak memilih angkutan apa yang mereka pilih sesuai tujuan mereka serta soal keamanan dan kenyamanan.

Kecanggihan teknologi saat ini membuat salah satu pengguna ojek membuat inovasi untuk memadukan kecanggihan teknologi internet dengan angkutan transportasi umum yang memudahkan masyarakat untuk mengakses merespon baik karena mudah dan cepat serta menghindari kemacetan, selain itu ada juga yang tidak merespon baik kehadiran transportasi *online* selain pengemudi angkutan konvensional.

Seorang penumpang yang menggunakan angkutan umum konvensional yaitu mega (21) yang berprofesi sebagai mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Metro menjawab pertanyaan sebagai berikut:

Bagaimana tanggapan bapak/ibu terhadap hadirnya alat transportasi online?

“Mungkin orang lain suka karena adanya ojol tapi kalau saya biasa saja, kalau untuk masyarakat keseluruhan saya liat mereka terbantu adanya ojol”

Apa saja kekurangan dan kelebihan bagi masyarakat terhadap hadirnya transportasi *online*?

“Jika Transportasi online saya merasa kesusahan karena harus di pesan secara online dan itu memerlukan pulsa data, dan saya harus menunggu lama. Akan tetapi angkot memudahkan saya karena hanya menunggu beberapa menit dan terasa lebih aman karena banyak orang di dalamnya dan itu membuat saya tidak khawatir sama sekali.”

Kenapa masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi *online*?

“Mungkin karena untuk generasi sekarang memudahkan karena hanya lewat hp”

Bagaimana tanggapan bapak/ibu terhadap dampak keberadaan alat transportasi *online* terhadap masyarakat?

“Dampaknya cukup bagus dalam konteks pembukaan lapangan pekerjaan, karena banyak masyarakat jadi bisa mendapatkan pekerjaan”

Sejauh ini, apa perubahan yang dirasakan oleh masyarakat terhadap hadirnya transportasi *online*?

“Ya itu tadi jadi banyak warga yang mendapatkan pekerjaanya karena adanya ojol ini”

Perubahan apa saja yang anda rasakan saat ini?

“Kalau yang saya rasakan jalanan jadi macet”

Apakah masyarakat senang terhadap hadirnya transportasi *online*?

“Kalau saya biasa saja dengan adanya transportasi online ini”

Berdasarkan hasil wawancara tersebut Mega lebih suka dengan angkutan umum kota, dengan kelebihan yang didapatkan selain murah juga lebih merasa aman karena di dalam angkutan umum bersama banyak orang.

Wawancara dengan Mardianto seorang *driver* transportasi *online* beliau menjelaskan seperti berikut:

Sudah berapa lama anda menjadi pengemudi transportasi *online*?

“Kurang lebih selama 1 Tahun.”

Apa yang membuat anda tertarik menjadi pengemudi transportasi *online*?

“Ya sekarang kan cari kerja susah mbak, berhubung saya juga punya motor ya saya daftar aja jadi ojol.”

Bagaimana suka dan duka anda selama menjadi pengemudi transportasi *online*?

“Kendala menjadi driver kadang konsumen tiba tiba membatalkan pesanannya.”

Menurut anda, kenapa masyarakat lebih memilih menaiki alat transportasi *online* seperti *Grab* dll, dibandingkan dengan transportasi konvensional?

“Orang sekarang ini sukanya yang tidak pake ribet mbak, jadi cukup lewat handphone mereka bisa pesen ojek, kalau angkot dan yang lainnya kan harus nyamperin ke tempat mereka tidak bisa langsung sampai depan rumah.”

Bagaimana tanggapan anda mengenai orang yang bertanggung bahwa menjadi pengemudi atau *driver* itu mempunyai dampak bagi Angkutan Kota?

“Tanggapan saya ya mau gimana lagi zaman semakin canggih kita harus bisa menyesuaikan keadaan sekarang. Karena sekarang serba online . Kita juga sama sama cari makan sama sama cari rejeki”⁶

Salah satu *driver* ojek *online* mengemukakan seperti di atas, beliau merupakan yang mendapatkan dampak positif karena adanya ojek *online* karena bisa mendapatkan pekerjaan dari grab sebagai *driver*. Beliau juga menuturkan bahwa sudah saatnya semua mengikuti zaman yang serba *online*. Dari pernyataan tersebut diketahui bahwa munculnya transportasi *online* meningkatkan kesejahteraan untuk masyarakat yang sebelumnya menjadi pengangguran.

Bapak muklis selaku *driver* ojek *online* menuturkan bahwa:

Sudah berapa lama anda menjadi pengemudi transportasi *online*?

“Dua tahunan saya sudah menjadi ojol mbak.”

Apa yang membuat anda tertarik menjadi pengemudi transportasi *online*?

“Awalnya dulu saya daftar karena mendengar dari teman kalau jadi ojol Grab ini penghasilannya lumayan mbak.”

Bagaimana suka dan duka anda selama menjadi pengemudi transportasi *online*?

“Suka dukanya kalok mencapai target mendapat insentif besar mbak, tapi kalok tidak ya penghasilannya hanya dari pembayaran penumpang.”

⁶Mardianto, Driver Ojek Online Grab, Wawancara, tanggal 8 juni 2021

Menurut anda, kenapa masyarakat lebih memilih menaiki alat transportasi *online* seperti (*Grab*) dll, dibandingkan dengan transportasi konvensional?

“Menurut saya pengguna ojol ini lebih ke kalangan anak sekarang mbak, kalau masyarakat dulu itu jarang, mungkin karena penggunaan aplikasinya susah untuk yang sudah tua.”

Bagaimana tanggapan anda mengenai orang yang bertanggung bahwa menjadi pengemudi atau *driver* itu mempunyai dampak bagi Angkutan Kota?

“Ya namanya anggapan mah sah sah saja mbak, saya juga tidak ambil pusing masalah itu.”⁷

Dari jawaban bapak Muklis pengguna angkutan umum dan ojek *online* memiliki pasarnya masing-masing, jadi tidak ada persaingan secara langsung sehingga tidak berpengaruh secara langsung terhadap berkurangnya pengguna angkutan umum.

Berdasarkan sudut pandang dari *driver* angkutan umum kota pemilik angkot bapak Kodir 52 tahun berkata bahwa:

1. Sudah berapa tahun bapak berprofesi sebagai Angkutan Kota?

“Sudah 5 tahun saya menjadi supir angkot.”

2. Berapa penghasilan bapak perhari dari pekerjaan ini?

“Sebelum hadirnya transportasi online saya bisa menghasilkan uang ± Rp500.000,00 bersih dengan bolak balik cari penumpang tiga sampai empat kali.”

⁷Muklis, *Driver Ojek Online(Grab)*, Wawancara, tanggal 8 juni 2021

3. Apakah ada perubahan penghasilan semenjak hadirnya transportasi *online*?
“Sangat berubah sekarang semakin menurun penghasilan yang didapat dan tidak cukup karena 50% pendapatan dari sebelum adanya online saja tidak dapat.”
4. Apa saja kendala-kendala yang dihadapi oleh bapak terhadap hadirnya alat transportasi *online*?
“Kendalanya sangat banyak, penurunan sangat drastis penumpang beralih ke transportasi online . Ditambah lagi adanya pandemi covid Sebelum adanya transportasi online saya bisa mencukupi kebutuhan pokok, dan biaya sekolah anak bahkan kadang bisa menabung.”
5. Kenapa bapak tidak mengalihkan saja dari Angkutan Kota menjadi transportasi *online*?
“Saya hanya mempunyai angkot saja, jadi tidak bisa mendaftar (Grab).”
6. Bagaimana tanggapan bapak sendiri terhadap hadirnya transportasi *online*?
“Tanggapan saya hadirnya transportasi online sangat merugikan bagi yang mempunyai kendaraan transportasi umum. Tetapi dengan adanya teknologi yang canggih ya saya bisa apa.”
7. Sikap apa yang bapak ambil dalam hal ini?
“Ya saya pasrah aja, kalau sudah rezeki pasti ya ada jalannya”⁸

Berdasarkan jawaban dari seorang supir angkot bernama Kodir, hadirnya transportasi *online* membuat penghasilannya menurun. Sesuai dengan teori kesejahteraan yang tertera di bab II, yang salah satu faktornya adalah

⁸Kodir, Supir Angkot trayek Metro-kampus, Wawancara, tanggal 8 Juni 2021

pendapatan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kesejahteraan sopir angkutan kota menurun dengan adanya transportasi *online*.

Salah satu informan dari angkutan umum yang bernama Ramli (37) mengatakan sebagai berikut:

1. Sudah berapa tahun bapak berprofesi sebagai Angkutan Kota?

“Saya sudah bekerja sebagai sopir angkot selama empat tahun. “

2. Berapa penghasilan bapak perhari dari pekerjaan ini?

“Penghasilan itu tidak menentu mbak, ya namanya rejeki kadang banyak kadang sedikit ya kira kira Rp300.000,00 sampai Rp500.000,00 mbak.”

3. Apakah ada perubahan penghasilan semejak hadirnya transportasi *online*?

“Ya ada, namanya ada penambahan transportasi baru, secara langsung atau tidak tetap berpengaruh.”

4. Apa saja kendala-kendala yang dihadapi oleh bapak terhadap hadirnya alat transportasi *online*?

“Kalau menurut saya sebenarnya tidak menjadi masalah kalau Angkutan online itu beroperasi di setiap sudut Kota Metro, tetapi surat izinnya itu harus ada dan ikut aturan pemerintah, karena setiap aturan itu ada kode etiknya.”

5. Kenapa bapak tidak mengalihkan saja dari Angkutan Kota menjadi transportasi *online*?

“Saya tidak bisa menggunakan handphone android ”

6. Bagaimana tanggapan bapak sendiri terhadap hadirnya transportasi *online*?

“Masalah pendapatan tidak terlalu bermasalah, tapi mereka datang ke wilayah yang mereka datangi untuk mengambil penumpang kadang membuat kita risih juga, sampai-sampai transportasi online ini masuk wilayah Kampus juga itu membuat kita para supir angkot merasa resah, Angkutan umum hanya mengambil penumpang di pinggir jalan raya dan tidak mengantar sampai ketempat tujuan penumpang karena angkutan umum sudah ada rutennya dan telah di atur oleh pemerintah setempat.

7. Sikap apa yang bapak ambil dalam hal ini?

“Ya kalau ditanya sikap mbak saya kan cuma rakyat kecil hanya bisa mengikuti alur saja”⁹

Berdasarkan jawaban yang telah dikemukakan oleh bapak Ramli munculnya ojek *online* bukan merupakan suatu masalah baginya asalkan ada regulasi yang dibuat untuk keberadaan ojek *online* tersebut. Sedangkan untuk penghasilan mengalami penurunan tuturnya. Berdasarkan hasil tersebut pengemudi angkutan kota mengalami penurunan jumlah pendapatan, sesuai dengan teori kesejahteraan yang telah di paparkan sebelumnya, pendapatan perkapita merupakan salah satu indikator dari kesejahteraan keluarga. Pada saat pendapatan turun sudah pasti kesejahteraan mereka akan turun juga. Dengan demikian hadinya transportasi *online*.

⁹ Ramli, Supir Angkot trayek Metro-kampus, *Wawancara*, tanggal 8 Juni 2021

C. Analisis

Hadirnya ojek *online* di Kota Metro merupakan suatu efek dari kemajuan teknologi. Saat teknologi semakin maju maka akan ada pergeseran kebiasaan, seperti yang telah terjadi pada saat ini. Sehingga untuk bidang usaha juga harus mengikuti perubahan tersebut.

“Saya sangat nyaman menggunakan transportasi online karena jika saya telah selesai memakai pakaian dan siap ke kampus barulah kemudian saya memesannya dan menunggu sebentar kemudian barulah datang kemudian banyak promo menarik jika menggunakan (Grab).”¹⁰

“Saya merasa lebih senang mengendarai angkot daripada harus mengendarai Transportasi online (Grab) karena kalau angkot jarak jauh maupun dekat saya hanya membayar lima ribu rupiah saja. Jika Transportasi online saya merasa kesusahan karena harus dipesan secara online dan itu memerlukan pulsa data, dan saya harus menunggu lama.”¹¹

Dari hasil wawancara yang telah didapatkan tersebut didapati ada yang menyukai fasilitas umum seperti angkutan umum dan ada juga yang menyukai ojek *online* seperti (*Grab*). Ini semua berdasarkan kenyamanan dari pengguna itu sendiri. Jadi secara persaingan angkutan umum dan ojek online (*Grab*) sendiri sebenarnya sudah memiliki pasarnya masing-masing yang seharusnya tidak mengganggu satu sama lain. Sedangkan dari sudut pandang ojek online (*Grab*) menyatakan bahwa mereka tidak menganggap angkutan umum sebagai saingan bisnis, mereka juga berfikir adanya ojek online (*Grab*) merupakan

¹⁰Nurbaiti, Mahasiswa, Wawancara, Tanggal 8 juni 2021

¹¹Mega Oktavia, Mahasiswa, Wawancara, Tanggal 8 juni 2021.

pembukaan lapangan kerja bagi mereka yang tidak memiliki pekerjaan. Seperti pendapat bapak Muklis seorang ojek *online* berikut:

“Menurut saya pengguna ojol ini lebih ke kalangan anak zaman sekarang mbak, kalau masyarakat dulu itu jarang, mungkin karena penggunaan aplikasinya susah untuk yang sudah tua. Ya namanya anggapan mah sah sah aja mbak, saya juga tidak ambil pusing masalah itu.”¹²

*“Tanggapan saya ya mau gimana lagi zaman semakin canggih kita harus bisa menyesuaikan keadaan sekarang karena sekarang serba online. Kami juga sama-sama cari makan sama sama cari rezeki”*¹³

Kesejahteraan merupakan suatu kondisi dimana semua kebutuhan pokok terpenuhi. Dalam rangka memenuhi kebutuhan pokok tersebut manusia akan berkerja untuk mendapatkan uang sehingga dapat memenuhi kebutuhan pokoknya. Secara khusus indikator kesejahteraan hidup manusia dikelompokan dalam beberapa sub seperti pangan, sandang, pendidikan, perumahan, dan kesehatan. Dampak dari hadirnya ojek *online* (*Grab*) terhadap angkutan umum secara tidak langsung mengurangi jumlah penumpang dan pendapatan yang didapatkan oleh angkutan umum seperti yang dikatakan oleh bapak Ramli

“Penghasilan itu tidak tentu mbak, ya namanya rejeki kadang banyak kadang sedikit ya kira kira Rp300.000,00 sampai Rp500.000,00. Ya ada mbak,

¹²Muklis, Driver Ojek *Online*(*Grab*), Wawancara, tanggal 8 juni 2021

¹³Mardianto, Driver Ojek *Online* (*Grab*), Wawancara, tanggal 8 juni 2021

*namanya ada penambahan transportasi baru ya, pasti mau langsung ataupun tidak, tetep berpengaruh”.*¹⁴

Pendapat dari bapak Kodir pun tidak jauh berbeda, seperti berikut:

*“Sebelum hadirnya transportasi online saya bisa menghasilkan uang ± Rp500.000,00 bersih dengan bolak balik cari penumpang tiga sampai empat kali. Sekarang sangat berubah semakin menurun penghasilan yang didapat dan tidak cukup karena 50% pendapatan dari sebelum adanya ojek online aja tidak dapet. Kendalanya sangat banyak, penurunan sangat drastis penumpang beralih ke transportasi online .”*¹⁵

Sehingga dalam memperoleh penghasilan untuk memenuhi kebutuhan pokoknya akan lebih sulit, dengan demikian maka kesejahteraan angkutan umum pun akan menurun. Meskipun tidak bisa dipungkiri lagi karena ini merupakan kemajuan zaman dan sudah pasti manusia akan berubah secara kebiasaan sehingga mau tidak mau angkutan umum harus melakukan modifikasi sistem dan cara pelayanan.

¹⁴Ramli, Supir Angkot trayek Metro-kampus, *Wawancara*, tanggal 8 Juni 2021

¹⁵Kodir, Supir Angkot trayek Metro-kampus, *Wawancara*, tanggal 8 Juni 2021

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan tentang dampak kehadiran transportasi *online* (*Grab*) terhadap kesejahteraan pemilik angkutan umum Kota Metro dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Persaingan antara transportasi online dengan angkutan umum Kota Metro sangat ketat dalam mendapatkan penumpang.
2. Kehadiran ojek online mempengaruhi pendapatan angkutan umum Metro, sampai 50%.

B. Saran

Adapun saran dari penelitian ini adalah untuk pihak berwenang agar membuat regulasi untuk trayek transportasi *online* supaya tidak berselisih dengan transportasi umum Kota Metro.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahmat, Fathoni *Metodelogi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*, Jakarta: Rineka Cipta, 2011.
- Baiq, Setiani. "Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara". *Jurnal Ilmiah Widya*. Vol. 3 No. 2/ 2015.
- Beni, Ahmad Saebani dan Kadar Nurjaman. *Manajemen Penelitian*, Bandung: Pustaka Setia, 2013.
- Bintarto. *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*. Bogor: Ghalia Indonesia, 1989.
- Dwi, Swiknyo. *Kompikasi Tafsir Ayat-Ayat Ekonomi Islam*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.
- Eka, Wulandari. "Pengaruh Perubahan Sosial dan Ekonomi terhadap Menurunnya Minat Penggunaan Angkutan Umum sebagai Dampak Hadirnya Angkutan Online", *jmsos.studentjournal.ub.ac.id* diunduh pada 31 Januari 2018.
- Fidel, Miro. *Perencanaan Trasportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Penerbit Erlangga, 2015.
- Gunawan, Sumodiningrat. *Membangun Perekonomian Rakyat*. Yogyakarta: IDEA Press, 1998.
- Indah, Pusparini. "Dampak Ojek Online Terhadap Perluasan Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan", Skripsi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Metro Tahun 2019, perpustakaan IAIN Metro pada 23 Juli 2019.
- Irfan, Syauqi Beik. *Ekonomi Pembangunan Syaria.*, Jakarta: Rajawali Pers, 2017.
- Lincoln, Arsyad. *Ekonomi Mikro*. Jakarta: Gemapress, 1999.
- M Burhan, Bungin. *Metodologi Penelitian Sosial & Ekonomi*. Jakarta: Kencana, 2013.
- Michael, Quinn Patton. *Metode Evaluasi Kualitatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009.
- Moh, Kasiram. *Metode Penelitian: Kualitatif-Kuantitatif*. Malang: UIN-Maliki Press, 2010.

- Nur, Nasution. *Manajemen Transportasi*. Bandung: PT Ghalia Indonesia, 2004.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum.
- Rikha, Ahrika. "Analisis Kondisi Pendapatan Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek Online Tahun 2017". Dalam jmsos.studentjournal.ub.ac.id diunduh pada 31 Januari 2018.
- Setyaningsih, Sri Utami. "Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen dalam Mempergunakan Jasa Transportasi PT. Solo Central Taxi di Surakarta". *Ekonomi dan Kewirausahaan* Vol.9. No1/2012.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung: Alfabeta, 2013.
- Suharsimi, Arikunto. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta, 2010.
- Sumardi, Suryabarata. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT Grafindo Persada, 2011.
- Syed, Nawab Haider Naqvi. *Menggagas Ilmu Ekonomi Islam*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003.
- Undang-Undang RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan.
- Zilhardi Idris, "Kajian "Tingkat Kepuasan" Pengguna Angkutan Umum di DIY". *Dinamika Teknik Sipil*. Vol.9 No.2 /juli2019
- Angkutan Umum di DIY". *dinamika TEKNIK SIPIL*, Volume 9, Nomor 2, Juli 2009.
- Zuhairi, *et.al.* *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. Edisi Revisi, Jakarta: Rajawali Pers, 2016.

LAMPIRAN-LAMPIRAN



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111
Telepon (0725) 41507; Faksimili (0725) 47296;
Website: www.metrouniv.ac.id; email: iaimetro@metrouniv.ac.id

Nomor : 1476/In.28.3/D.1/PP.00.9/06/2019
Lampiran : -
Perihal : **Pembimbing Skripsi**

11 Juni 2019

Kepada Yth:

1. Drs. Tarmizi, M.Ag.
 2. Zumaroh, S.E.I., ME.Sy.
- di – Tempat

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dalam rangka membantu mahasiswa dalam penyusunan Proposal dan Skripsi, maka Bapak/Ibu tersebut diatas, ditunjuk masing-masing sebagai Pembimbing I dan II Skripsi mahasiswa :

Nama : RURI DIAN LESTARI
NPM : 1502100305
Fakultas : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
Jurusan : S1 Perbankan Syariah (S1-PBS)
Judul : DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP EKONOMI SUPIR ANGKUTAN UMUM

Dengan ketentuan :

1. Pembimbing, membimbing mahasiswa sejak penyusunan Proposal sampai selesai Skripsi:
 - a. Pembimbing I, mengoreksi out line, alat pengumpul data (APD) dan mengoreksi Skripsi setelah pembimbing II mengoreksi.
 - b. Pembimbing II, mengoreksi proposal, out line, alat pengumpul data (APD) dan mengoreksi Skripsi, sebelum ke Pembimbing I.
2. Waktu penyelesaian Skripsi maksimal 4 (empat) semester sejak SK bimbingan dikeluarkan.
3. Diwajibkan mengikuti pedoman penulisan karya ilmiah yang dikeluarkan oleh LP2M Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro.
4. Banyaknya halaman Skripsi antara 40 s/d 70 halaman dengan ketentuan :
 - a. Pendahuluan ± 2/6 bagian.
 - b. Isi ± 3/6 bagian.
 - c. Penutup ± 1/6 bagian.

Demikian disampaikan untuk dimaklumi dan atas kesediaan Bapak/Ibu Dosen diucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Wakil Dekan Bidang Akd &
Kelembagaan



OUTLINE

DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP KESEHJAHTERAAN PEMILIK ANGKUTTAN UMUM KOTA METRO

HALAMAN SAMPUL

HALAMAN Judul

HALAMAN Persetujuan

HALAMAN Nota Dinas

HALAMAN Pengesahan

ABSTRAK

HALAMAN ORISINALITAS PENELITIAN

HALAMAN MOTTO

HALAMAN PERSEMBAHAN

HALAMAN KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR LAMPIRAN

BAB I PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang Masalah
- B. Pertanyaan Penelitian
- C. Tujuan dan Manfaat Penelitian
- D. Penelitian Relevan

BAB II LANDASAN TEORI

- A. Transportasi Online
 - 1. Pengertian Transportasi Online
 - 2. Syarat Transportasi Online
 - 3. Cara Kerja Transportasi Online
 - 4. Tujuan Transportasi Online

- B. Kesejahteraan
 - 1. Pengertian Kesejahteraan
 - 2. Indikator Kesejahteraan
 - 3. Teori Tingkatan Kesejahteraan
 - 4. Tujuan Kesejahteraan
- C. Dampak Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro

BAB III METODE PENELITIAN

- A. Jenis Dan Sifat Penelitian
- B. Sumber Data
- C. Teknik Pengumpulan Data
- D. Teknik Analisis Data

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Profil Transportasi Online (Grab) dan Angkutan Umum Kota Metro
- B. Dampak Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro
- C. Analisis

BAB V PENUTUP

- A. Kesimpulan
- B. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Metro, 2020
Mahasiswa Ybs,



Ruri Dian Lestari
NPM. 1502100305

Mengetahui,

Dosen Pembimbing I



Drs. Tarnizi, M.Ag
NIP. 196012171990031002

Dosen Pembimbing II



Zumaroh, M.E.Sy
NIP. 197904222006042002

ALAT PENGUMPULAN DATA (APD)

DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK ANGKUTAN UMUM KOTA METRO

A. Wawancara dengan Pemilik Angkot

1. Sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online, berapakah penghasilan saudara dalam sehari?
2. Setelah kehadiran transportasi online, apakah pendapatan yang diterima saudara cukup ?
3. Apa saja kendala yang saudara alami selama hadirnya transportasi online ?
4. Sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online apakah anda bisa memenuhi kebutuhan makan sehari hari dengan cukup ? (kesejahteraan dibidang pangan)
5. Bagaimana tanggapan bapak sendiri terhadap hadirnya transportasi online ?

B. Wawancara dengan Driver Transportasi Online

1. Tahukah berapakah transportasi online di kota metro ?
2. Sudah berapa lama anda bekerja sebagai driver transportasi online ?
3. Berapakah penghasilan saudara dalam sehari baik keadaan sepi dan ramai jam kerja atau jam sekolah)?
4. Apa saja kendala yang anda alami selama menjadi driver transportasi online ?
5. Bagaimana tanggapan anda mengenai orang yang bertanggung jawab bahwa menjadi pengemudi atau driver itu mempunyai dampak bagi angkutan kota?

Metro, 2021
Mahasiswa Ybs.



Ruri Dian Lestari
NPM. 1502100305

Mengetahui,

Pembimbing I



Drs. Tarmizi, M.Ag
NIP. 19601217 199003 1 002

Pembimbing II



Zumaroh, M.E.Sy
NIP. 19790422 200604 2 002



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111
Telepon (0725) 41507; Faksimili (0725) 47296; Website: www.febi.metrouniv.ac.id; e-mail: febi.iain@metrouniv.ac.id

Nomor : 1409/ln.28/D.1/TL.00/05/2021
Lampiran : -
Perihal : **IZIN RESEARCH**

Kepada Yth.,
Kepala Dinas Perhubungan Kota
Metro
di-
Tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Sehubungan dengan Surat Tugas Nomor: 1408/ln.28/D.1/TL.01/05/2021,
tanggal 07 Mei 2021 atas nama saudara:

Nama : **RURI DIAN LESTARI**
NPM : 1502100305
Semester : 12 (Dua Belas)
Jurusan : S1 Perbankan Syariah

Maka dengan ini kami sampaikan kepada saudara bahwa Mahasiswa tersebut di atas akan mengadakan research/survey di Dinas Perhubungan Kota Metro, dalam rangka menyelesaikan Tugas Akhir/Skripsi mahasiswa yang bersangkutan dengan judul "DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK ANGKUTAN UMUM KOTA METRO".

Kami mengharapkan fasilitas dan bantuan Saudara untuk terselenggaranya tugas tersebut, atas fasilitas dan bantuannya kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Metro, 05 Februari 2021
Wakil Dekan Akademik dan
Kelembagaan,



Siti Zulaikha S.Ag, MH
NIP 19720611 199803 2 001



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jalan Ki. Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111
Telepon (0725) 41507; Faksimili (0725) 47296; Website: www.febi.metrouniv.ac.id; e-mail: febi.iain@metrouniv.ac.id

SURAT TUGAS

Nomor: 1408/In.28/D.1/TL.01/05/2021

Wakil Dekan Akademik dan Kelembagaan Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Metro, menugaskan kepada saudara:

Nama : **RURI DIAN LESTARI**
NPM : 1502100305
Semester : 12 (Dua Belas)
Jurusan : S1 Perbankan Syariah

- Untuk :
1. Mengadakan observasi/survey di Dinas Perhubungan Kota Metro, guna mengumpulkan data (bahan-bahan) dalam rangka menyelesaikan penulisan Tugas Akhir/Skripsi mahasiswa yang bersangkutan dengan judul "DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP KESEJAHTERAAN PEMILIK ANGKUTAN UMUM KOTA METRO".
 2. Waktu yang diberikan mulai tanggal dikeluarkan Surat Tugas ini sampai dengan selesai.

Kepada Pejabat yang berwenang di daerah/instansi tersebut di atas dan masyarakat setempat mohon bantuannya untuk kelancaran mahasiswa yang bersangkutan, terima kasih.

Dikeluarkan di : Metro
Pada Tanggal : 05 Februari 2021

Mengetahui,
Pejabat Setempat
KABID ANGKUTAN
DINAS PERHUBUNGAN

CANDRA LAKSANA S.SOS.MM
METRO

Wakil Dekan Akademik dan
Kelembagaan,



Siti Zulaikha S.Ag, MH
NIP 19720611 199803 2 001



PEMERINTAH KOTA METRO DINAS PERHUBUNGAN

Jl. Budi Utomo No.16 Kel. Margorejo Kec. Metro Selatan Telp. (0725) 41498, Kode Pos 34121



Metro, 11 Februari 2021

Nomor : 800/ 135/D.12.01/2020
Lampiran : -
Perihal : Persetujuan Penelitian

Kepada Yth.

DEKAN FAKULTAS
EKONOMI dan BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI
di -
Metro

Menindaklanjuti surat Kepala Kantor Kesbang dan Politik Kota Metro, Nomor : 070/21/LL-2/REG/2020 tanggal 8 Februari 2021 tentang Rekomendasi izin Research/Survey/Pengabdian/Penelitian/KKN/KKL/PPL dari Institut Agama Islam Negeri Kota Metro , dengan judul " **DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP EKONOMI SUPIR ANGKOT UMUM KOTA METRO**" maka dengan ini kami memberikan Izin Penelitian atas nama :

Nama : RURI DIAN LESTARI
NPM : 15020100305
Jabatan : Mahasiswi
Lokasi penelitian : Dinas Perhubungan Kota Metro
Waktu Penelitian : 60 (Enam Puluh) hari / 2 (dua) Bulan

Apabila penelitian sudah selesai dilaksanakan, agar dapat melaporkan hasil penelitian kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Metro.

Demikian, untuk maklum.

A.n. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA METRO
Sekretaris,


M. ANDI, S.Sos.
Pembina Tingkat I



PEMERINTAH KOTA METRO
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Jl. Imam Bonjol NO. 15 Telp. (0725) 41128, Kode Pos. 34111

REKOMENDASI IZIN RESEARCH/SURVEY/PENGABDIAN/PENELITIAN/KKN/KKL/KKS/PPL
NOMOR : 070/ 21 /LL-2/REG/2020

- MEMBACA : Surat dari IAIN Metro Nomor: B-2485/In.28.3/D.1/PP.00.9/10/2020, tanggal 10 Oktober 2019, Perihal Izin Pra Survey
- MENGINGAT : 1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014, Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2011, Tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian.
2. Peraturan Daerah Nomor 09 Tahun 2019, tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Metro.
- MEMPERHATIKAN : MAKSUD SURAT TERSEBUT.
- DENGAN INI MEMBERIKAN REKOMENDASI KEPADA :**
- N a m a : **RURI DIAN LESTARI**
- NPM : 15020100305
- Pekerjaan/Jabatan : Mahasiswi.
- Alamat : Jl. Ki Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur.
- Lokasi Penelitian : Dinas Perhubungan Kota Metro
- Jangka waktu : 2 (dua) bulan.
- Pengikut / Anggota : -
- Penanggung Jawab : Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam IAIN Kota Metro.
- Tujuan : Mengadakan Penelitian dengan Judul " **DAMPAK KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (GRAB) TERHADAP EKONOMI SUPIR ANGKOT UMUM KOTA METRO** "
- Catatan : 1. Setelah selesai mengadakan Research/Survey/Pengabdian/ Penelitian/KKN/KKL/KKS/ PPL agar melaporkan hasilnya secara tertulis kepada Walikota Metro Cq. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Metro.
2. Tidak diperkenankan mengadakan kegiatan lain diluar izin yang diberikan dan apabila terjadi penyimpangan maka Izin dicabut.

Dikeluarkan di : Metro
Pada Tanggal : 8 Februari 2021

PIL. KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
KOTA METRO


DENNY FERDINAN S.RAYA, SH
PEMBINA
NIP. 19631222 199403 1 004

Tembusan :

1. Walikota Metro (sebagai laporan)
2. Kapolres Metro
3. Dandim 0411/LT
4. Inspektur Kota Metro
5. Kepala Sat Pol PP Kota Metro
6. Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam IAIN Kota Metro



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jl. Ki Hajar Dewantara 15A Iningmulyo, Metro Timur, Kota Metro, Lampung, 34111
Telepon (0725) 41507, Faksimili (0725) 47296

SURAT KETERANGAN LULUS PLAGIASI

Yang bertanda tangan di bawah ini menerangkan bahwa;

Nama : Ruri Dian Lestari
NPM : 1502100305
Jurusan : S1 Perbankan Syariah

Adalah benar-benar telah mengirimkan naskah Skripsi berjudul **Dampak Kehadiran Transportasi Online (GRAB) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro** untuk diuji plagiasi. Dan dengan ini dinyatakan **LULUS** menggunakan aplikasi Turnitin dengan **Score 6%**.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Metro, 27 Oktober 2021
Ketua Jurusan S1 Perbankan Syariah



Muhammad Ryan Fahlevi

NIP.199208292019031007



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO
UNIT PERPUSTAKAAN**

Jalan Ki Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111
M E T R O Telp (0725) 41507; Faks (0725) 47296; Website: digilib.metrouniv.ac.id; pustaka.iain@metrouniv.ac.id

**SURAT KETERANGAN BEBAS PUSTAKA
Nomor : P-727/In.28/S/U.1/OT.01/07/2021**

Yang bertandatangan di bawah ini, Kepala Perpustakaan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro Lampung menerangkan bahwa :

Nama : RURI DIAN LESTARI
NPM : 1502100305
Fakultas / Jurusan : Ekonomi dan Bisnis Islam/ Perbankan Syariah

Adalah anggota Perpustakaan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro Lampung Tahun Akademik 2020 / 2021 dengan nomor anggota 1502100305

Menurut data yang ada pada kami, nama tersebut di atas dinyatakan bebas dari segala administrasi di Perpustakaan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro Lampung.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat, agar dapat dipergunakan seperlunya.



Metro, 23 Juli 2021
Kepala Perpustakaan

[Handwritten Signature]
D. Ad, S. Ag., S. Hum., M.H.
N/A 19750505 200112 1 002



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jl. Ki Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111
Telp. (0725) 41507; faksimili (0725) 47296; website: www.syahiah.metro.univ.ac.id; E-mail: syahiah.iain@metrouniv.ac.id

FORMULIR KONSULTASI BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : **Ruri Dian Lestari**
NPM : 1502100305

Fakultas / Jurusan: Ekonomi dan Bisnis Islam / S1 PBS
Semester / TA : XI/ 2020-2021

No	Hari / Tanggal	Pembimbing I	Hal yang dibicarakan	Tanda Tangan
	07-01-21	✓	Perbaiki bab II kg teori kepraktisan	
	11-01-21	✓	Ace bab I-III	
	14-01-21	✓	APD: diperbaiki & beri pelu yuk, bung & yg konsep musyarakah	
	1-02-21	✓	Ace APD Bab IV: A: di sederhanakan Bab IV: B: tdk pthn teori kg walaupun em & yg Bab IV: C: Analisis - jelaskan teori yang ada - Di Perbaiki & beri pelu yuk	
	21-4-21	✓	Ace Bab IV- V - Ace diperbaiki utk di muna- gabakan	

Dosen Pembimbing I

Drs. Tarmizi, M.Ag
NIP. 19601217 199003 1 002

Mahasiswa Ybs.

Ruri Dian Lestari
NPM. 1502100305



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI METRO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jalan Ki Hajar Dewantara Kampus 15 A Iringmulyo Metro Timur Kota Metro Lampung 34111
Telepon (0725) 41507; Faksimili (0725) 47296; Website: www.syariah.metrouniv.ac.id; e-mail: syariah.iain@metrouniv.ac.id

FORMULIR KONSULTASI BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : Ruri Dian Lestari Fakultas/Jurusan : Ekonomi dan Bisnis Islam /SIPBS
NPM : 1502100305 Semester/TA : XII/2020-2021

No	Hari/ Tanggal	Pembimbing II	Hal-hal yang dibicarakan/ Bimbingan yang diberikan	Tanda Tangan
	19 februari 2021		-Pertajam analisisnya bandingkan fakta dilapangan dengan teori yang digunakan -Analisis dikembangkan dengan memasukkan konsep teori sebagai penguat argumentasi	
	23 Februari 2021		ACC bab IV-V, lanjutkan konsultasi ke pembimbing I serta siapkan kelengkapan skripsi (cover- riwayat hidup)	

Dosen Pembimbing II

Zumaroh, M.E.Sy

NIP. 19790422 200604 2 002

Mahasiswa Ybs,

Ruri Dian Lestari

NPM. 1502100305

FOTO DOKUMENTASI



Documentasi: Wawancara Selaku Supir Angkutan Umum Kota Metro



Documentasi: Wawancara Selaku *Driver* Ojek *Online* Kota Metro



Documentasi: Selaku Supir Angkutan Umum Kota Metro

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Ruri Dian Lestari, lahir di Rukti-Harjo, pada tanggal 08 Januari 1997. Anak pertama dari tiga bersaudara, putri dari pasangan Bapak Mukhtarrozi M.R dan Ibu Wiwik Handayani. Bertempat tinggal di Desa Rukti Harjo, Seputih Raman, Lampung Tengah.

Peneliti menempuh Pendidikan dan lulus tahun 2009, Peneliti melanjutkan sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 1 Rukti Harjo dan lulus pada tahun 2012. Kemudian setelah lulus dari SMP peneliti melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 1 Rama Murti Seputih Raman dan lulus pada tahun 2015, peneliti melanjutkan sekolahnya ke jenjang yang lebih tinggi yaitu perguruan tinggi di Kampus Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Metro, Fakultas dan Ekonomi Bisnis Islam, Jurusan S1 Perbankan Syariah. Pada akhirnya masa study peneliti mempersembahkan skripsi yang berjudul: “Dampak Kehadiran Transpotasi Online (Grab) Terhadap Kesejahteraan Pemilik Angkutan Umum Kota Metro”.