

**ANALISIS EKSISTENSI OJEK KONVENSIONAL  
DI ERA EKONOMI DIGITAL PERSPEKTIF EKONOMI SYARIAH  
(Studi Kasus Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto)**



**SKRIPSI**

Diajukan kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam  
UIN Prof. KH. Saifuddin Zuhri Purwokerto untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (S. E.)

**Oleh:**

**RAI WULANJANI  
NIM.2017201027**

**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH  
JURUSAN EKONOMI DAN KEUANGAN ISLAM  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI PROF. K.H. SAIFUDDIN ZUHRI  
PURWOKERTO**

**2024**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rai Wulanjani  
NIM : 2017201027  
Jenjang : S. 1  
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam  
Jurusan : Ekonomi dan Keuangan Syariah  
Program Studi : Ekonomi Syariah  
Judul Skripsi : Analisis Eksistensi Ojek Konvensional di Era  
Ekonomi Digital Perspektif Ekonomi Syariah (Studi  
Kasus Komunitas Ojek Konvensional Terminal  
Bulupitu Purwokerto)

Menyatakan bahwa Naskah Skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Purwokerto, 17 Mei 2024  
Saya yang menyatakan,



Rai Wulanjani  
NIM. 2017201027



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
PROFESOR KIAI HAJI SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53126  
Telp: 0281-635624, Fax: 0281-636553; Website: febi.uinsaizu.ac.id

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi Berjudul

ANALISIS EKISTENSI OJEK KONVENSIONAL DI ERA EKONOMI  
DIGITAL PERSPEKTIF EKONOMI SYARIAH (STUDI KASUS KOMUNITAS  
OJEK KONVENSIONAL TERMINAL BULUPITU PURWOKERTO)

Yang disusun oleh Saudara Rai Wulanjani NIM 2017201027 Program Studi S-1  
Ekonomi Syariah Jurusan Ekonomi dan Keuangan Syariah Fakultas Ekonomi dan  
Bisnis Islam UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto, telah diujikan pada hari  
Selasa, 11 Juni 2024 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Ekonomi (S.E.) oleh Sidang Dewan Penguji Skripsi.

Ketua Sidang/Penguji

Dr. Rina Heriyanti, S.S., M.Hum.  
NIP. 19720828 199903 2 004

Sekretaris Sidang/Penguji

Safrina Muarifah, S.E., M.Si.  
NIP. 19921230 201903 2 026

Pembimbing/Penguji

Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M.Ag.  
NIP. 19730921 200212 1 004

Purwokerto, 19 Juni 2024

Mengesahkan

Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M.Ag.  
NIP. 19730921 200212 1 004

## NOTA DINAS PEMBIMBING

Kepada  
Yth: Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam  
UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto  
di-  
Purwokerto

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*


Setelah melakukan bimbingan, telaah, arahan dan koreksi terhadap penulisan skripsi dari saudara Rai Wulanjani NIM. 2017201027 yang berjudul:

**Analisis Eksistensi Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital Perspektif  
Ekonomi Syariah  
(Studi Kasus Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto)**

Saya berpendapat bahwa skripsi tersebut sudah dapat diajukan kepada Dekan Fakultas Ekonmi dan Bisnis Islam, UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto untuk diujikan dalam rangka memperoleh gelar Sarjana dalam Ilmu Ekonomi Syari'ah (S. E. )

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Purwokerto, 17 Mei 2024  
Pembimbing,

  
Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M. Ag.  
NIP. 19730921 200212 1 004

**ANALISIS EKISTENSI OJEK KONVENSIONAL DI ERA EKONOMI  
DIGITAL PERSPEKTIF EKONOMI SYARIAH  
(Studi Kasus Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto)**

**Rai Wulanjani**  
**NIM. 2017201027**  
**Email: [rwlennn05@gmail.com](mailto:rwlennn05@gmail.com)**

Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam  
Universitas Islam Negeri Prof. KH. Saifuddin Zuhri Purwokerto

**ABSTRAK**

Dalam era ekonomi digital yang berkembang pesat, fenomena ojek online telah menjadi salah satu simbol transformasi dalam industri perekonomian khususnya transportasi. Namun demikian, meskipun penetrasi ojek online semakin meluas, ojek konvensional masih bertahan dan bahkan masih memiliki pangsa pasar yang signifikan di beberapa kawasan, salah satunya Terminal Bulupitu Purwokerto. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana eksistensi dan upaya yang dilakukan komunitas ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto untuk mempertahankan eksistensinya.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian pendekatan kualitatif dengan teknik wawancara mendalam terhadap pengemudi ojek konvensional dan penumpang yang berada di Terminal Bulupitu Purwokerto. Data yang terkumpul kemudian dianalisis menggunakan pendekatan induktif untuk mengidentifikasi topik utama yang muncul.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa eksistensi ojek konvensional masih relevan pada beberapa pengemudi karena beberapa alasan. Pertama, adanya nilai rasionalitas instrumen yang berarti tindakan atas pertimbangan dalam memenuhi kebutuhan hidup. Kedua, adanya rasionalitas nilai, yang terdiri dari nilai ekonomi yaitu kebutuhan pemasukan penghasilan dari penumpang dan juga keterbatasan modal untuk beralih menjadi ojek online. Ketiga, adanya rasionalitas afeksi, yaitu motivasi untuk terus mendapatkan penghasilan. Keempat, adanya rasionalitas tradisional yaitu menetapkan harga dengan tawar menawar. Adapun upaya yang dilakukan untuk mempertahankan eksistensi tersebut adalah dengan cara melakukan pembatasan wilayah, berperan sebagai ojek panggilan dan melakukan pembaharuan terhadap sistem pelayanan. Hasil dari penelitian ini, terdapat 5 nilai keislaman yang dapat diambil dari perspektif ekonomi syariah, yaitu dalam nilai keamanan dan kejujuran, sikap semangat dalam bekerja, nilai toleransi, nilai solidaritas dan nilai keikhlasan.

**Kata Kunci:** Eksistensi, Ojek, Ekonomi Digital, Ekonomi Syariah

**ANALYSIS OF THE EXISTENCE OF CONVENTIONAL OJEK IN THE ERA  
OF DIGITAL ECONOMY PERSPECTIVE OF SHARIA ECONOMY  
(Case Study of Conventional Ojek Community Bulupitu Terminal Purwokerto)**

**Rai Wulanjani**

**NIM. 2017201027**

**Email: [rwlnnn05@gmail.com](mailto:rwlnnn05@gmail.com)**

*Sharia Economics Study Program, Faculty of Economics and Islamic Business  
State Islamic University Prof. KH. Saifuddin Zuhri Purwokerto*

**ABSTRACT**

*In the era of rapidly growing digital economy, the phenomenon of online ojek has become one of the symbols of transformation in the economic industry, especially transportation. However, despite the widespread penetration of online ojek, conventional ojek still survive and even still have a significant market share in some areas, one of them is Bulupitu Terminal Purwokerto. This study aims to analyze how the existence and efforts made by the conventional ojek community of Bulupitu Purwokerto Terminal to maintain its existence.*

*This research was conducted using a qualitative approach research method with in-depth interview techniques to conventional ojek drivers and passengers at Bulupitu Purwokerto Terminal. The data collected was then analyzed using an inductive approach to identify the main topics that emerged.*

*The results showed that the existence of conventional ojek is still relevant to some drivers for several reasons. First, the value of instrument rationality which means action on consideration in meeting the needs of life. Second, the existence of value rationality, which consists of economic value, namely the need for income from passengers and also limited capital to switch to online ojek. Third, the existence of affective rationality, namely the motivation to continue to earn income. Fourth, the existence of traditional rationality, namely setting prices by bargaining. The efforts made to maintain the existence are by limiting the area, acting as a call ojek and updating the service system. The results of this study, there are 5 Islamic values that can be taken from the perspective of Islamic economics, namely in the value of security and honesty, the attitude of enthusiasm in working, the value of tolerance, the value of solidarity and the value of sincerity.*

**Keywords:** *Existence, Ojek, Digital Economy, sharia economy.*

## PEDOMAN TRANSLITERASI BAHASA ARAB-INDONESIA

Transliterasi kata-kata yang dipakai dalam penelitian skripsi ini berpedoman pada Surat Keputusan Bersama antara Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan RI. Nomor : 158/1987 dan Nomor : 0543b/U/1987.

### 1. Konsonan tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	alif	tidak dilambangkan	tidak dilambangkan
ب	ba'	b	be
ت	ta'	t	te
ث	ša	š	es (dengan titik di atas)
ج	jim	j	je
ح	h	h	ha (dengan garis di bawah)
خ	kha'	kh	ka dan ha
د	dal	d	de
ذ	žal	ž	ze (dengan titik di atas)
ر	ra'	r	er
ز	zai	z	zet
س	sin	s	es
ش	syin	sy	es dan ye
ص	šad	s	es (dengan garis di bawah)
ض	d'ad	d	de (dengan garis di bawah)
ط	ta	t	te (dengan garis di bawah)
ظ	ža	z	zet (dengan garis di bawah)
ع	'ain	'	koma terbalik di atas
غ	gain	g	ge
ف	fa'	f	ef
ق	qaf	q	qi
ك	kaf	k	ka
ل	lam	l	'el
م	mim	m	'em
ن	nun	n	'en
و	waw	w	w
ه	ha'	h	ha
ء	hamzah	'	apostrof
ي	ya'	y	ye

## 2. Konsonan Rangkap karena syaddah ditulis rangkap

عدة	ditulis	'iddah
-----	---------	--------

## 3. Ta'marbutah di akhir kata bila dimatikan ditulis h.

حكمة	ditulis	Hikmah	جزية	ditulis	Jizyah
------	---------	--------	------	---------	--------

(ketentuan ini tidak diperlakukan pada kata-kata Arab yang sudah terserap ke dalam Bahasa Indonesia, seperti zakat, salat dan sebagainya, kecuali bila dikehendaki lafal aslinya)

- a. Bila diikuti dengankata sandang "al" serta bacaan ke dua itu terpisah, makaditulis dengan h.

كرامة الاولياء	ditulis	Karâmah al-auliyâ'
----------------	---------	--------------------

- b. Bila ta' marbutah hidup atau dengan harakat, *fathah* atau *kasrah* atau *dammah* ditulis dengan t

زكاة لغير	ditulis	Zakât al-fitr
-----------	---------	---------------

## 4. Vokal pendek

اَ	Fathah	ditulis	a
اِ	Kasrah	ditulis	i
اُ	Dammah	ditulis	u

## 5. Vokal panjang

1.	Fathah + alif	ditulis	a
	جاهلية	ditulis	jâhiliyah
2.	Fathah + ya' mati	ditulis	a
	تانس	ditulis	tansa
3.	Kasrah + ya' mati	ditulis	i
	كريم	ditulis	karîm
4.	Dammah + wawu mati	ditulis	u
	فروض	ditulis	furûd

## 6. Vokal rangkap

1.	Fathah + ya' mati	Ditulis	ai
	بينكم	Ditulis	bainakum
2.	Fathah + wawu mati	Ditulis	au
	قول	Ditulis	qaul



**7. Vokal pendek yang berurutan dalam satu kata dipisahkan apostrof**

انتم	ditulis	a'antum
أعدت	ditulis	u'iddat

**8. Kata sandang alif + lam**

a. Bila diikuti huruf qomariyyah

القياس	ditulis	al-qiyâs
--------	---------	----------

b. Bila diikuti huruf syamsiyyah ditulis dengan menggunakan huruf syamsiyyah yang mengikutinya, serta menggunakan huruf I (el)-nya.

السماء	Ditulis	As-samâ
--------	---------	---------

**9. Penulisan kata-kata dalam rangkaian kalimat**

Ditulis menurut bunyi atau pengucapannya.

ذوئ الفروض	Ditulis	Zawi al-furûd
------------	---------	---------------

## **MOTTO**

"Tak ada malam yang tak berlalu dan tak ada beban yang tak bisa diatasi."



## KATA PENGANTAR

*Assalamu 'alaikum Wr. Wb.*

Segala puji bagi Allah SWT. yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Shalawat dan salam senantiasa tercurah kepada junjungan kita baginda Nabi Agung Muhammad SAW. yang telah membawa kita dari zaman jahiliyah sampai saat ini. Penyusunan skripsi yang berjudul “Analisis Eksistensi Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto)” ini dimaksudkan untuk memenuhi sebagian syarat guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S. E. ) pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.

Dengan selesainya penelitian ini, pastinya tidak lepas dari dukungan dan bantuan dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Penulis hanya dapat mengucapkan terima kasih atas bantuan, bimbingan dan saran dari berbagai pihak. Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada yang terhormat:


1. Prof. Dr. H. Ridwan, M. Ag. Selaku Rektor Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
2. Prof. Dr. H. Suwito, M. Ag. Selaku Wakil Rektor I Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
3. Prof. Dr. H. Sulkhan Chakim, S.Ag., M. M. Selaku Wakil Rektor II Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
4. Prof. Dr. H. Sunhaji, M.Ag. Selaku Wakil Rektor III Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
5. Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M.Ag. Selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
6. Dr. H. Akhmad Faozan, Lc., M.Ag. Selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto

7. Prof. Dr. Hj. Tutuk Ningsih, M. Pd. Selaku Wakil Dekan II Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto
8. Dr. H. Chandra Warsito, M. Si. selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto
9. Dr. Ahmad Dahlan, M. Si. selaku Ketua Jurusan Ekonomi dan Keuangan Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto
10. Dewi Laela Hilyatin, M. S. I. Selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi dan Keuangan Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto
11. H. Sochimim, Lc., M. Si. selaku koordinator Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto
12. Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M. Ag. Selaku Dosen Pembimbing Skripsi. Terima kasih banyak telah meluangkan waktu untuk memberikan arahan dan bimbingan serta motivasi selama proses penyusunan skripsi ini.
13. Segenap Dosen dan Karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto
14. Segenap Staff Administrasi Perpustakaan Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto
15. Kepada Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto yang telah memberikan izin penulis untuk melakukan penelitian di tempat tersebut
16. Orang tua dan Nenek penulis tercinta Bapak Cahyono Alm. Dan Ibu Elis Susilawati serta Nenek Siti Rohayati. Terima kasih atas cinta, doa dan perjuangan yang telah diberikan sampai penulis berada di titik ini.
17. Untuk saudara-saudara penulis Kak Ace Rahmat Rodia Jamasari, Kak Eka Wahyuni, Kak Adinda Dewi Kamojang, Kak Jujun Tajul Muttaqin dan Dek Rimba Hana Pertiwi. Terima kasih atas segala bentuk dukungan yang telah diberikan sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.

18. Untuk keluarga besar penulis, terima kasih untuk do'a- do'a yang telah diberikan sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.
19. Untuk seluruh kelas Ekonomi Syariah A angkatan 2020, terima kasih telah kebersamai penulis selama berada di bangku perkuliahan.
20. Untuk seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, terima kasih untuk kebaikan yang pernah diberikan. Semoga Allah senantiasa memberikan perlindungan-Nya.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Purwokerto, 17 Mei 2024



Rai Wulanjani

NIM. 2017201027



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	
<b>PERNYATAAN KEASLIAN PENULISAN .....</b>	<b>i</b>
<b>PENGESAHAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>NOTA DINAS PEMBIMBING .....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>v</b>
<b>PEDOMAN TRANSLITERASI .....</b>	<b>vi</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>ix</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Definisi Operasional.....	6
C. Rumusan Masalah .....	9
D. Tujuan Penelitian .....	10
E. Sistematika Pembahasan.....	11
<b>BAB II LANDASAN TEORI.....</b>	<b>12</b>
A. Teori Tindakan Sosial Max Weber .....	12
B. Teori Pilihan Rasionalitas James Coleman.....	14
C. Eksistensi Usaha dan Tolok Ukurnya .....	17
D. Tinjauan Ojek Konvensional .....	24
E. Ekonomi Digital dan Ciri-Cirinya.....	31
F. Landasan Teologis.....	34
G. Penelitian Terdahulu.....	37
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>40</b>
A. Jenis Penelitian.....	40
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	41
C. Subjek dan Objek Penelitian.....	42
D. Jenis dan Sumber Data .....	43
E. Teknik Pengumpulan Data .....	44
F. Pemeriksaan Keabsahan Data.....	49
G. Teknik Analisa Data.....	50
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>51</b>
A. Profil Terminal Bulupitu Purwokerto.....	51
B. Eksistensi Ojek Konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto .....	53
C. Upaya Ojek Konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto dalam Mempertahankan Eksistensinya di Era Ekonomi Digital.....	58
D. Analisis Perspektif Ekonomi Syariah.....	61

<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>66</b>
A. Kesimpulan .....	66
B. Implikasi .....	67
C. Saran .....	68
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>69</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN.....</b>	<b>72</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>90</b>



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu.....	32
Tabel 1.2 Informan yang Diwawancarai.....	38
Tabel 1.3 Kisi-Kisi Instrumen Wawancara.....	41
Tabel 1.4 Pedoman Dokumentasi.....	43





## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Hasil Wawancara
- Lampiran 2 : Dokumentasi Penelitian
- Lampiran 3 : Surat Izin Riset Individual
- Lampiran 4 : Surat Pernyataan Telah Melakukan Penelitian
- Lampiran 5 : SKL Seminar Proposal
- Lampiran 6 : SKL Ujian Komprehensif
- Lampiran 7 : Surat Kesediaan Menjadi Pembimbing Skripsi
- Lampiran 8 : Kartu Bimbingan
- Lampiran 9 : Sertifikat EPTUS
- Lampiran 10 : Sertifikat IQLA
- Lampiran 11 : Sertifikat KKN
- Lampiran 12 : Sertifikat PPL



# BAB I PENDAHLUAN

## A. Latar Belakang Masalah

Transportasi sering kita lakukan dalam keseharian kita, seperti bergerak atau berpindahnya suatu massa. Transportasi adalah proses pengangkutan muatan dan penumpang dari satu lokasi ke lokasi lainnya (Salim, 2000). Terdiri dari dua elemen kunci, yakni pemindahan atau pergerakan serta perubahan fisik lokasi barang atau penumpang. Umumnya, terdapat tiga kategori transportasi, yakni darat, laut, dan udara. Di antara ketiganya, transportasi darat merupakan pilihan yang paling umum digunakan dalam aktivitas sehari-hari. Dalam pelaksanaannya, transportasi dibantu oleh suatu alat pendukung yang disebut sebagai alat transportasi.

Alat transportasi dapat dikategorikan sebagai angkutan kepemilikan pribadi dan angkutan umum. Orang yang tidak mempunyai angkutan pribadi biasanya akan bepergian dengan menggunakan angkutan umum. Jenis alat transportasi umum yang dapat digunakan oleh sebagian orang bersifat *masstransit* atau *paratransit*. Transportasi umum *masstransit* adalah sistem pengangkutan yang memiliki rute dan jadwal tetap, serta tempat pemberhentian yang jelas, seperti kereta api. Di sisi lain, transportasi umum *paratransit* tidak mengikuti rute dan jadwal yang tetap selama perjalanan, seperti yang terlihat pada layanan ojek. Ojek merupakan metode transportasi umum yang sangat sederhana dan mudah diakses (Rahmani, 2022).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, “ojek” adalah sepeda motor yang dirancang untuk memboncengi orang ke tempat tujuannya. Ojek memiliki sifat *paratransit*, karena dalam pengoperasiannya, ojek tidak memiliki rute atau jadwal yang tetap. Ojek umumnya hanya tersedia di tempat-tempat khusus yang disebut pangkalan ojek, ojek yang seperti ini dinamakan ojek konvensional. Ojek konvensional biasanya hanya dapat kita pesan dengan cara mendatangi pangkalan ojek tersebut, dengan kondisi ini, ojek konvensional tidak bisa kita pakai secara mendadak. Selain itu, tarif ojek konvensional juga tidak memiliki

standar yang pasti atau garansi untuk keamanannya. Hubungan sosial yang dibangun oleh pengemudi ojek konvensional dalam memberikan pelayanan yang baik, akan memengaruhi aktivitas sosial ekonomi yang terjadi pada ojek konvensional (Amalia, 2014). Ojek konvensional adalah suatu swadaya atau paguyuban yang dibentuk oleh beberapa pengendara ojek konvensional yang berdiam di suatu tempat atau mangkal di daerah tertentu yang di mana daerah yang mereka diami adalah suatu tempat kekuasaan atau hak milik dari para ojek dalam mengambil penumpang atau mencari penumpang (Bayti, 2018).

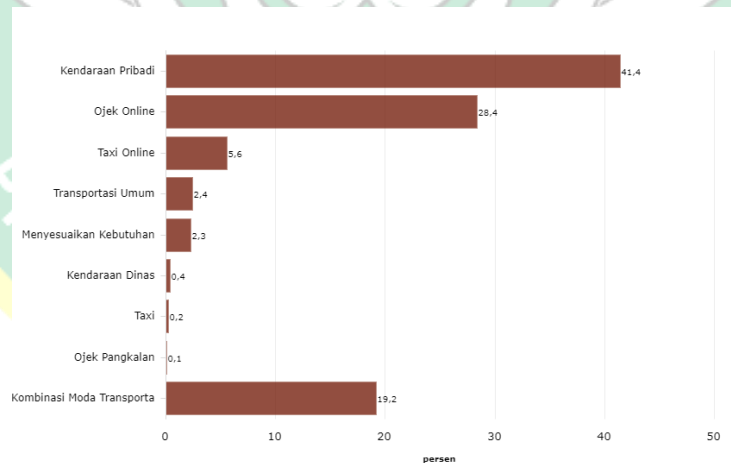
Seiring berkembangnya perubahan zaman, program digitalisasi marak terjadi di kehidupan kita, salah satunya yaitu adanya ekonomi digital. Ekonomi digital adalah jenis bisnis yang dilakukan melalui media virtual, di mana pelaku ekonomi membuat nilai, transaksi dan hubungan melalui internet sebagai media alat tukar (Hinning, 2018). Penemuan teknologi baru ini, menciptakan banyak bisnis baru, seperti layanan transportasi berbasis aplikasi *online*, yakni ojek online. Ojek online di Indonesia ini pertama kali dirintis salah satunya oleh Nadiem Makarim pada tahun 2011 dan mulai berkembang pada tahun 2015 dengan tujuan untuk mendorong perubahan agar sektor transformasi informal seperti ojek yang tadinya bekerja serabutan dengan pendapatan yang tidak menentu bisa beroperasi secara profesional dengan pendapatan lebih baik (Anwar, 2017).

Hadirnya sistem perekonomian digital menyebabkan munculnya kompetitor bagi ojek konvensional, yaitu ojek *online*. Ojek *online* merupakan sistem transportasi yang berbasis aplikasi. Dalam metode ini, pelanggan memanfaatkan perangkat elektronik untuk memesan layanan ojek *online*, yang kemudian akan terhubung dengan pengemudi sebagai penerima pesanan, lalu pengemudi siap mengantarkan pelanggan ke tujuan yang diinginkan (Ferdilla, 2021). Karena pada dasarnya teknologi diciptakan untuk mempermudah segala aktivitas manusia, ragam kenyamanan yang diberikan oleh ojek *online* mendukung nilai-nilai masyarakat modern yang cenderung ketergantungan pada kemudahan dan kepraktisan (Putri, 2020). Dengan begitu, kehadiran ojek

*online* ini cepat atau lambat dapat mempengaruhi sisi eksistensi ojek konvensional.

Eksistensi ojek konvensional harus terus dipertahankan, karena tidak semua pengemudi ojek konvensional paham akan adanya layanan digitalisasi. Selain itu, meskipun kebanyakan penumpang paham akan sistem digitalisasi ini, beberapa penumpang lainnya tidaklah demikian, sehingga mereka tetap membutuhkan layanan ojek konvensional ini. Namun, stigma mayoritas masyarakat terhadap kemudahan yang diberikan oleh layanan ojek *online* dapat berdampak pada menurunnya eksistensi ojek konvensional yang saat ini jasanya minoritas digunakan oleh masyarakat. Eksistensi ojek konvensional sangat terancam oleh adanya ekonomi digital, hal ini perlu lebih kita perhatikan lagi agar ke depannya tidak terjadi ketimpangan pendapatan.

Pendapatan ojek konvensional sendiri sangat berkaitan dengan seberapa kuat eksistensinya bertahan di era ekonomi digital. Sedangkan jika kita lihat, sekarang ini masyarakat lebih gemar menggunakan ojek *online* daripada ojek konvensional.



Sumber: KataData Media Network Moda Transportasi September 2023

Dari gambar di atas dapat dilihat bahwa perbandingan penggunaan ojek *online* dan ojek konvensional di Indonesia berbanding jauh, hal ini dapat diartikan bahwa ojek *online* menjadi pesaing yang unggul bagi ojek konvensional.

Terminal bus adalah salah satu tempat titik berkumpulnya para pengemudi ojek konvensional. Meski pada hakikatnya, terminal bus merupakan lokasi di mana penumpang dapat turun dan naik, melakukan perpindahan antar jenis transportasi, serta mengelola proses kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum (Perhubungan, 1995), yang mana terminal bus tersebut diisi oleh bus-bus yang menjadi transportasi umum. Namun, para pengemudi ojek konvensional biasanya akan mencari pelanggan di kawasan terminal bus tersebut. Sama seperti terminal bus lainnya, di terminal bus Bulupitu Purwokerto juga terdapat tempat yang dijadikan perkumpulan oleh pengemudi ojek konvensional, yang mana perkumpulan ini membentuk suatu komunitas ojek konvensional. Biasanya para penumpang bus akan menggunakan layanan jasa ojek konvensional ini setelah mereka turun di terminal untuk melanjutkan perjalanan ke tujuan berikutnya.

Di terminal Bulupitu ini, keadaan dulu berbeda dengan keadaan sekarang ketika adanya ekonomi digital, ojek konvensional harus bersaing dengan ojek *online* dalam mendapatkan pelanggan. Biasanya ojek konvensional ini akan menarik pelanggan dengan cara mendatangi pelanggan tersebut ketika mereka baru turun dari bus. Dari pengalaman empiris, respon yang diberikan masyarakat kepada penawaran yang dilakukan ojek konvensional ini berbeda-beda. Namun sering kali terlihat masyarakat mengeluarkan berbagai macam alasan untuk menolak tawaran tersebut, salah satunya yaitu beralasan dengan berkata bahwa ia sudah ditunggu jemputan. Padahal jemputan tersebut sering kali digantikan oleh ojek *online* (Observasi tanggal 8 Juli 2023). Hal ini berarti secara tidak langsung masyarakat lebih cenderung memilih ojek *online* daripada menggunakan ojek konvensional, dengan kata lain eksistensi ojek online saat ini jelas lebih unggul daripada ojek konvensional.

Masuknya sistem digitalisasi ke ranah transportasi ini, jelas merugikan pihak ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto. Hal ini disebabkan karena adanya faktor yang menghambat mereka untuk mengikuti perkembangan digital dengan melakukan transformasi sebagai ojek online. Rata-rata usia pengemudi ojek konvensional ini berkisar sekitar 35-52 tahun,

yang mana usia tersebut juga dilatarbelakangi dengan riwayat pendidikan yang rendah, yakni lulusan Sekolah Dasar sampai dengan Sekolah Menengah Pertama. Hal ini menjadi faktor utama para pengemudi ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto tidak siap untuk menghadapi era digital ini (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

Para pengemudi ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto mengakui dengan umur dan riwayat pendidikan saat ini, mereka tidak sanggup untuk mengikuti sistem digitalisasi. Mereka tidak dapat memanfaatkan gadget untuk mengakses layanan serta fitur-fitur yang ada di aplikasi ojek online, sehingga mereka tetap mempertahankan pekerjaannya sebagai ojek konvensional. Tetap bekerja sebagai ojek konvensional tentunya mereka mengalami kerugian, dalam hal ini kerugian yang didapatkan adalah berkurangnya pelanggan sehingga pendapatan yang dihasilkan juga mengalami penurunan (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

Dari hasil observasi dan wawancara lapangan yang telah saya lakukan, terdapat perbandingan pendapatan ojek konvensional antara dulu dan sekarang. Menurut salah satu *driver* ojek konvensional yaitu Pak Anto, pendapatan yang dulu dapat ia hasilkan bisa mencapai seratus ribu perhari, sedangkan sekarang beliau hanya dapat menghasilkan sekitar 30-40% nya saja. Beliau juga berpendapat bahwa keberadaan pelaksanaan kegiatan ekonomi yang dibantu dengan teknologi digital, dalam halnya keberadaan ojek *online*, jelas sangat mempengaruhi pendapatan yang bisa beliau hasilkan (observasi tanggal 11 Oktober 2023). *Driver* ojek konvensional yang lain juga berpendapat bahwa eksistensi yang dimiliki oleh ojek konvensional menurun, hal ini dapat dilihat dari penumpang yang berminat menggunakan jasanya, hanyalah sedikit orang yang kisaran umurnya 30 tahun ke atas (observasi tanggal 11 Oktober 2023).

Berkaitan dengan adanya fenomena tersebut, eksistensi ojek konvensional perlu dipertanyakan, sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang “*Analisis Eksistensi Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto)*.” Hal ini diperlukan agar ojek

konvensional dapat menerapkan strategi adaptasi untuk mempertahankan eksistensinya dalam bersaing di era ekonomi digital.

## **B. Definisi Operasional**

### **1. Eksistensi**

Selama era globalisasi yang telah berkembang sejak akhir abad ke-20, banyak hal yang telah berubah, untuk itu masyarakat harus mempersiapkan diri untuk menerima pengaruh dari perubahan tersebut (Raharja, 2022). Dengan adanya era globalisasi ini, peralihan sistem konvensional menjadi digital terjadi dalam berbagai aspek, salah satunya yaitu aspek ekonomi. Perubahan ini dapat berkaitan dengan eksistensi keadaan sistem-sistem yang masih berbasis konvensional.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), eksistensi berarti keberadaan (KBBI, 2018). Kata ini mengacu pada kata dasar eksis yang memiliki arti ada, berkembang, dikenal, tenar dan populer. Eksistensi dianggap sebagai apa yang ada, aktual, kesempurnaan dan menekankan pada keberadaan.

Makna eksistensi mencakup berbagai aspek, tetapi dalam konteks penelitian ini, akan dianalisis sejauh mana relevansi atau seberapa dikenalnya objek konvensional di era yang sudah berbasis digital. Dalam artian seberapa banyak masyarakat yang masih menggunakan objek konvensional di zaman sekarang.

### **2. Ojek Konvensional**

Ojek, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, merujuk pada sepeda motor yang digunakan untuk membawa penumpang atau pelanggannya dengan cara diboncengkan. Ojek merupakan bentuk transportasi umum yang bersifat informal, dikategorikan sebagai informal karena tidak diakui oleh pemerintah dan tidak memiliki izin khusus untuk beroperasi. Ojek konvensional juga bersifat *paratransit*, hal ini dikarenakan dalam pengoperasiannya, ojek konvensional tidak mempunyai jadwal dan rute yang tetap. Ojek konvensional biasanya akan mengantar penumpang ke tujuan dengan harga yang variatif sesuai dengan seberapa jauh jarak yang ditempuh, uniknya dalam menentukan

harga ini penumpang dapat menawar harga yang diberikan pengemudi sampai tercapainya harga yang disepakati bersama (Ferdilla, 2021).

Ojek konvensional merujuk pada jenis transportasi darat yang menggunakan sepeda motor dengan pelat nomor hitam, yang digunakan untuk mengangkut penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan tarif yang telah ditetapkan (Ferdilla, 2021). Keberadaan ojek konvensional ini pada dasarnya sangat bermanfaat bagi masyarakat. Pelayanannya yang bisa dilakukan juga dapat menjangkau lokasi yang tidak dapat dilewati transportasi umum lainnya bisa menjadikan ojek konvensional ini sebagai solusi/alternatif memperlancar perjalanan penumpang.

### 3. Ojek *Online*

Ojek *online* adalah transportasi umum berupa sepeda motor yang dalam pengoperasiannya dijalankan menggunakan aplikasi (*gadget*). Ojek *online* merupakan bentuk transportasi umum yang serupa dengan ojek konvensional, di mana penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi utama tetap menjadi ciri khasnya. Namun, yang membedakan ojek *online* adalah kemajuannya dalam terintegrasi dengan perkembangan teknologi (Ferdilla, 2021). Dalam aplikasi yang dijalankan ojek *online*, tidak hanya berfungsi untuk mengantar jemput pelanggan saja, melainkan juga dapat beroperasi pada bidang pelayanan makanan *online* dan pengiriman barang *online*. hal inilah yang disukai para pelanggan, karena dapat memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari (Ferdilla, 2021).

Ojek *online* tidak diberikan izin usaha transportasi karena pemilik perusahaan berpendapat bahwa layanan tersebut berada di bawah naungan perusahaan teknologi, bukan perusahaan transportasi. Oleh karena itu, dianggap tidak memerlukan izin usaha transportasi. Akibatnya, pemerintah tidak mewajibkan persyaratan perizinan khusus bagi pengemudi ojek *online*, melainkan memberikan himbuan agar mereka mematuhi aturan sesuai perundang-undangan yang berlaku (Pramesti, 2015).

### 4. Ekonomi Digital



Kemajuan ekonomi digital sangat dipengaruhi oleh perkembangan teknologi. Teknologi berperan sebagai sarana yang mempermudah akses masyarakat terhadap layanan dan mampu menggantikan fungsi kecerdasan manusia, menghasilkan proses bisnis yang lebih mudah. Pemanfaatan teknologi informasi melibatkan fungsi komunikasi, penyebaran dan pencarian data, penyediaan pelayanan, serta transaksi bisnis. Kemunculan berbagai aplikasi komunikasi yang secara langsung berinteraksi dengan pengguna internet menciptakan perubahan dalam cara masyarakat mencari informasi, beralih dari metode konvensional ke internet. Hal ini meningkatkan peran teknologi dalam mendukung akses ke dunia internet, menciptakan peluang pasar yang signifikan bagi berbagai pihak (Aprianto, 2021).

Keberadaan ekonomi digital ditandai dengan semakin maraknya perkembangan bisnis atau transaksi perdagangan yang memanfaatkan media digital sebagai alat komunikasi, kolaborasi dan kegiatan ekonomi antar perusahaan atau pun antar individu (Nasution, 2019). Terdapat dua belas karakteristik penting dari ekonomi digital, yaitu *knowledge, digitization, virtualization, molecularization, internetworking, disintermediation, convergence, innovation, prosumption, immediacy, globalization dan discordance* (Nasution, 2019). Digitalisasi ekonomi adalah sistem ekonomi dan sosial politik yang memiliki karakteristik sebagai kecerdasan, termasuk di dalamnya adalah akses informasi dan kapasitas komunikasi. Digitalisasi ekonomi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Digitalisasi ekonomi diperkirakan akan terus berkembang dari tahun ke tahun dan mengalami peningkatan yang signifikan. Perubahan dalam bentuk digitalisasi ekonomi tentunya mengubah transaksi lebih modern dengan menggunakan internet (Ash-Shiddiqy, 2023).

Ekonomi digital merupakan hasil dari interaksi antara kemajuan inovasi dan perkembangan teknologi informasi serta dampaknya terhadap ekonomi makro dan mikro. Pertumbuhan ekonomi digital tercermin melalui lima indikator kunci, yakni pekerjaan berbasis pengetahuan, globalisasi, dinamika ekonomi, transformasi menuju ekonomi digital dan kemampuan teknologi.

Sementara itu, nilai-nilai fundamental yang menjadi dasar bagi perkembangan ekonomi digital mencakup penciptaan nilai, efisiensi dalam saluran distribusi produk dan struktur yang menciptakan layanan personal sesuai kebutuhan (Prastyaningtyas, 2019).

Ekonomi digital tumbuh seiring dengan meningkatnya pengguna internet. Menurut data Berdasarkan survei dari Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia (APJII), Penetrasi pengguna Internet di Indonesia terus mengalami peningkatan. Berdasarkan hasil Survei Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia (APJII) Tahun 2024, tingkat penetrasi internet di Indonesia meningkat menjadi 79,5%. Dengan demikian terdapat 221,563,479 jiwa penduduk terkoneksi dari total populasi 278,6 juta jiwa (KOMINFO, 2024).

Dilihat dari semakin besarnya jumlah pengguna internet di tahun 2023 ini, menandakan bahwa mayoritas masyarakat sudah mulai mengoperasikan ekonomi digital. Hal ini tentu saja berpengaruh pada aktivitas perekonomian antara konvensional dan digital.

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang telah disajikan, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana eksistensi ojek konvensional di terminal Bulupitu Purwokerto?
2. Upaya apa saja yang dilakukan ojek konvensional untuk mempertahankan eksistensinya pada era ekonomi digital di terminal Bulupitu Purwokerto?
3. Apa saja nilai-nilai ekonomi syariah yang berkaitan dengan eksistensi ojek konvensional?

## **D. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian**

### **1. Tujuan Penelitian**

Dengan merujuk pada rumusan masalah yang telah dijelaskan, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui bagaimana eksistensi ojek konvensional pada era ekonomi digital di terminal Bulupitu Purwokerto
- b. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan ojek konvensional untuk mempertahankan eksistensinya pada era ekonomi digital di terminal Bulupitu Purwokerto
- c. Untuk mengetahui apa saja nilai-nilai ekonomi syariah mengenai eksistensi ojek konvensional

### **2. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini, baik secara teoritis maupun praktis, adalah:

#### **a. Manfaat Teoritis**

Melalui penelitian ini, kita dapat mengetahui seberapa besar pengaruh perkembangan ekonomi digital terhadap profesi konvensional seperti ojek. Dengan adanya penelitian ini juga dapat mengembangkan konsep baru tentang peran dan relevansi ekonomi digital dalam konteks pasar tenaga kerja informal.

#### **b. Manfaat Praktis**

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat bermanfaat dengan memberikan pemahaman tentang eksistensi dan pendapatan ojek konvensional di tengah persaingan yang semakin ketat dari layanan transportasi digital. Sehingga dari penelitian ini dapat dihasilkan masukan atau strategi yang tepat untuk mempertahankan eksistensi dan pendapatan ojek konvensional di terminal Bulupitu Purwokerto.

## **E. Sistematika Pembahasan**

Dalam sistematika pembahasan di bawah ini, akan dijabarkan secara ringkas materi yang akan dibahas, hal ini bertujuan untuk memberikan gambaran umum tentang penelitian ini dan agar pembahasan menjadi lebih efisien serta spesifik. Berikut adalah garis besar materi yang akan dibahas:

Bab pertama, yaitu pendahuluan, akan mencakup aspek-aspek yang membimbing struktur dan konten skripsi. Bab ini dimulai dengan membahas latar belakang masalah, definisi operasional, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kajian pustaka, serta sistematika pembahasan. Semua ini bertujuan untuk membimbing pembaca menuju substansi penelitian ini.

Bab kedua akan membahas tinjauan tentang eksistensi dan pendapatan ojek konvensional di era ekonomi digital. Pembahasan ini akan disajikan dalam beberapa konteks, seperti konsepsi eksistensi, pendapatan, transportasi, dan perubahan dalam sistem ekonomi yang mengalami fase digitalisasi.

Bab ketiga akan menguraikan metode penelitian, termasuk jenis penelitian, lokasi penelitian, pendekatan penelitian, sumber data, dan teknik pengumpulan data.

Bab keempat akan memaparkan hasil analisis mengenai eksistensi dan pendapatan ojek konvensional pada era ekonomi digital, dengan studi kasus difokuskan pada Terminal Bulupitu Purwokerto.

Bab kelima, sebagai bagian penutup penelitian ini, mencakup kesimpulan, saran, dan penutup. Kesimpulan dalam bab ini adalah hasil temuan yang bersifat konkret sebagai jawaban dari analisis terhadap pokok permasalahan yang diangkat.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Teori Tindakan Sosial Max Weber tahun 1922**

Adaptasi adalah suatu penyesuaian pribadi terhadap lingkungan. Penyesuaian berarti mengubah diri pribadi sesuai dengan keadaan lingkungan, juga dapat berarti mengubah lingkungan sesuai dengan keinginan pribadi. Adaptasi itu sendiri pada hakikatnya adalah suatu proses untuk memenuhi syarat-syarat untuk melangsungkan hidup. Salah satu dari syarat tersebut adalah syarat sosial di mana manusia membutuhkan hubungan untuk dapat melangsungkan keteraturan untuk tidak merasa dikucilkan. Tahun 2011 adalah tahun di mana menjadi awal ojek *online* hadir sebagai kompetitor bagi ojek konvensional. Kehadiran ojek *online* ini direspon baik oleh masyarakat karena dianggap memudahkan mereka dalam menjalani kegiatan sehari-hari khususnya untuk melakukan transportasi. Dengan adanya hal tersebut, ojek konvensional harus bisa beradaptasi terhadap sistem digitalisasi agar dapat terus mempertahankan eksistensinya (Ali M. N., 2013).

Penelitian ini diteliti dengan Teori Tindakan Sosial Max Weber tahun 1922. Studi ini mengkaji tindakan rasionalitas yang dilakukan oleh para ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensinya. Tindakan rasional yang digunakan oleh komunitas ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto bertujuan agar eksistensi ojek konvensional tidak hilang karena adanya ojek *online* yang membuat para ojek konvensional harus mampu berinovasi mengenai bagaimana cara mereka agar bisa eksis dan bertahan (Douglas, 2012).

Penelitian ini diteliti dengan teori Max Weber tahun 1922 yaitu teori tindakan sosial mengenai rasionalitas. Di mana rasionalitas merupakan konsep dasar yang digunakan Weber untuk mengklasifikasi mengenai tipe-tipe tindakan sosial. Tindakan rasional menurut Weber berhubungan dengan pertimbangan yang sadar dan pilihan bahwa tindakan itu dinyatakan. Tindakan sosial adalah semua tindakan manusia yang berkaitan dengan sejauh mana individu itu bertindak agar dapat memberinya suatu makna subjektif bagi dirinya dan arahan

kepada tindakan orang lain. Dari sudut sasaran tindakan sosial dapat berupa seseorang individu atau sekumpulan orang. “Rasionalitas merupakan konsep dasar yang digunakan Weber dalam klasifikasinya mengenai tipe-tipe tindakan sosial. Perbedaan pokok yang diberikan adalah tindakan rasional dan nonrasional. Tindakan rasional berhubungan dengan pertimbangan yang sadar pilihan bahwa tindakan itu dinyatakan atas dasar rasionalitas tindakan sosial” (Douglas, 2012). Penggunaan teori tindakan sosial Max Weber tahun 1922 pada penelitian ini adalah mengenai tindakan yang dilakukan pengemudi ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto. Tindakan yang dimaksud adalah keputusan para pengemudi ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto untuk tetap melakukan pekerjaannya di tengah maraknya sistem digitalisasi.

Weber secara khusus mengklasifikasikan tindakan sosial yang memiliki arti-arti subjektif tersebut ke dalam empat tipe. Atas dasar rasionalitas tindakan sosial, Weber membedakan tindakan sosial manusia ke dalam empat tipe, semakin rasional tindakan sosial itu semakin mudah dipahami (Douglas, 2012):

1. Tindakan Rasionalitas Instrumental (*Zwerk Rational*)

Tindakan ini merupakan suatu tindakan sosial yang dilakukan seseorang didasarkan atas pertimbangan dan pilihan sadar yang berhubungan dengan tujuan tindakan itu dan ketersediaan alat yang dipergunakan untuk mencapainya.

2. Tindakan Rasional Nilai (*Werk Rational*)

Sedangkan tindakan rasional nilai memiliki sifat bahwa alat-alat yang ada hanya merupakan pertimbangan dan perhitungan yang sadar, sementara tujuan-tujuannya sudah ada di dalam hubungannya dengan nilai-nilai individu yang bersifat absolut.

3. Tindakan Afektif (*Affectual Action*)

Tipe tindakan sosial ini lebih didominasi perasaan atau emosi tanpa refleksi intelektual atau perencanaan sadar. Tindakan afektif sifatnya spontan, tidak rasional, dan merupakan ekspresi emosional dari individu.

4. Tindakan Tradisional (*Traditional Action*)

Dalam tindakan jenis ini, seseorang memperlihatkan perilaku tertentu karena kebiasaan yang diperoleh dari nenek moyang, tanpa refleksi yang sadar atau perencanaan.

Tindakan sosial menurut Max Weber tahun 1922 adalah suatu tindakan individu sepanjang tindakan itu mempunyai makna atau arti subjektif bagi dirinya dan diarahkan kepada tindakan orang lain. Suatu tindakan individu yang diarahkan kepada benda mati tidak masuk dalam kategori tindakan sosial, suatu tindakan akan dikatakan sebagai tindakan sosial ketika tindakan tersebut benar-benar diarahkan kepada orang lain (individu lainnya). Meski tak jarang tindakan sosial dapat berupa tindakan yang bersifat membatin atau bersifat subyektif yang mungkin terjadi karena pengaruh positif dari situasi tertentu. Bahkan terkadang tindakan dapat berulang kembali dengan sengaja sebagai akibat dari pengaruh situasi yang serupa atau berupa persetujuan secara pasif dalam situasi tertentu (Douglas, 2012).

#### **B. Teori Pilihan Rasionalitas James Coleman tahun 1990**

Penelitian ini juga menggunakan Teori Pilihan Rasional Coleman yang dalam gagasan dasarnya berisi bahwa tindakan perseorangan mengarah pada suatu tujuan dan tujuan tersebut adalah tindakan yang ditentukan oleh nilai atau preferensi (pilihan). Coleman menyatakan, “bahwa memerlukan konsep tepat mengenai aktor rasional yang berasal dari ilmu ekonomi yang melihat aktor memilih tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan ataupun keinginan serta kebutuhan mereka.” Ada dua unsur utama dalam teori Coleman tahun 1990, yaitu aktor dan juga sumber daya. Sumber daya ialah setiap potensi yang ada atau bahkan yang dimiliki. Sumber daya tersebut dapat berupa sumber daya alam, yaitu sumber daya yang telah disediakan atau potensi alam yang dimiliki dan juga sumber daya manusia, yaitu potensi yang ada dalam diri seseorang. Sedangkan aktor ialah seseorang yang melakukan sebuah tindakan (Anwar, 2017).

Aktor dianggap sebagai individu yang memiliki tujuan, aktor juga memiliki suatu pilihan yang bernilai dasar yang digunakan aktor untuk

menentukan pilihan yaitu menggunakan pertimbangan secara mendalam berdasarkan kesadarannya, selain itu aktor juga mempunyai kekuatan sebagai upaya untuk menentukan pilihan dan tindakan yang menjadi keinginannya. Sedangkan sumber daya adalah di mana aktor memiliki kontrol serta memiliki kepentingan tertentu, sumber daya juga sebagai sesuatu yang dapat dikendalikan oleh aktor. Coleman juga menjelaskan mengenai interaksi antara aktor dengan sumber daya ke tingkat sistem sosial. Basis minimal untuk sistem sosial adalah tindakan dua orang aktor, di mana setiap aktor mengendalikan sumber daya yang menarik perhatian bagi pihak lain. Aktor selalu mempunyai tujuan, dan masing-masing bertujuan untuk memaksimalkan wujud dari kepentingannya yang memberikan ciri saling tergantung pada tindakan aktor tersebut (Prasetya, 2020).

Pada kehidupan nyata, Coleman mengakui bahwa individu tidak selalu bertindak atau berperilaku rasional. Tetapi dalam hal ini akan sama saja apakah seorang aktor dapat bertindak dengan tepat menurut rasionalitas seperti yang biasa dibayangkan ataupun menyimpang dari cara-cara yang diamati. Tindakan rasional individu dilanjutkan dengan memusatkan perhatian pada hubungan mikro-makro, ataupun bagaimana cara hubungan tindakan individual menimbulkan perilaku sistem sosial. Teori pilihan rasional berangkat dari tujuan atau maksud aktor, tetapi pada teori ini memiliki pandangan terhadap dua pemaksa utama tindakan. Pertama adalah keterbatasan sumber daya, bagi aktor yang mempunyai sumber daya besar, maka pencapaian tujuan cenderung lebih mudah. Hal ini berkorelasi dengan biaya, pemaksa utama, dan yang kedua adalah tindakan aktor individual, tindakan aktor individual disini adalah lembaga sosial (Prasetya, 2020).

Dalam melihat penelitian ini, teori pilihan rasional ini menekankan pada dua hal yaitu aktor dan sumber daya. Aktor disini ialah ojek konvensional yang memiliki suatu tujuan tertentu untuk terus bertahan hidup meskipun pada era digitalisasi ini tidak lagi mendukung keberadaannya yang tidak dapat memanfaatkan penggunaan perangkat telekomunikasi dan internet. Bukan tanpa alasan ketika seorang ojek konvensional memilih sebuah tujuan untuk



tetap bisa melanjutkan kehidupannya. Selain itu, inti dari teori ini juga terletak pada sumber daya. Teori ini lebih menekankan aktor yang disini diartikan sebagai individu yang melakukan sebuah tindakan. Tindakan tersebut diharapkan mampu menghasilkan sebuah perubahan sosial. Ketika para ojek konvensional memilih suatu pilihan untuk bertahan dalam kondisi yang sulit, strategi bertahan hidup ojek konvensional merupakan sebuah pilihan, yang di dalamnya memiliki sebuah tindakan yang dilakukan oleh individu dan dianggap rasional (Rafif, 2021).

Dan tindakan tersebut dapat membuat perubahan pada hidupnya, yaitu mengubah cara untuk mempertahankan hidupnya yang sangat tidak menguntungkan itu. Aktor memang memegang peranan yang sentral untuk melakukan sebuah tindakan. Setiap pilihan yang dipilih oleh ojek konvensional untuk dijadikan alasan bertahan hidup dianggap rasional karena itu yang menjadikan mereka untuk tetap terus bisa melanjutkan hidupnya. Sementara sumber daya disini ialah lokasi yang mereka miliki. Dari tindakan-tindakan yang dilakukan oleh ojek konvensional itu merupakan sebuah pilihan yang dianggap rasional olehnya, sebab untuk mempertahankan eksistensi hidupnya diperlukan sebuah strategi khusus agar sistem kehidupannya terus berjalan sebagaimana mestinya dan sebagaimana umumnya masyarakat hidup (Prasetya, 2020).

Strategi atau cara yang diambil merupakan suatu hal yang telah dipikirkan dan dipertimbangkan sebelumnya hingga pada akhirnya menjadi suatu keputusan yang dipandang sangat rasional. Tindakan seseorang pastinya bukan tanpa alasan atau dapat dikatakan memiliki suatu alasan tertentu. Begitu pula dengan ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto yang tentunya memiliki suatu alasan tertentu dalam memilih strategi untuk bertahan hidup. Menurut Coleman, dalam teori pilihan rasional menjelaskan bahwa seseorang atau yang disebut aktor melakukan suatu tindakan dengan memanfaatkan suatu barang atau sumber daya untuk memenuhi tujuannya (Prasetya, 2020).

Inti dari teori pilihan rasional Coleman ada dua, yaitu aktor dan sumber daya. Aktor disini ialah ojek konvensional, sedangkan sumber daya ialah lokasi

ojek konvensional. Akan tetapi, sumber daya lain yang kemudian dijadikan oleh ojek konvensional sebagai strategi untuk bertahan hidup ialah adanya preferensi nilai (Prasetya, 2020).

## C. Eksistensi Usaha dan Tolok Ukurnya

### 1. Pengertian Eksistensi Usaha

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia eksistensi adalah hal berada, keberadaan. Istilah eksistensi berasal dari kata *existere* (eks = keluar, *sistere* = ada atau berada). Dengan demikian eksistensi memiliki arti sebagai sesuatu yang sanggup keluar dari keberadaannya atau sesuatu yang mampu melampaui dirinya sendiri (Abidin, 2006). Jadi eksistensi tidak bersifat kaku dan terhenti, melainkan lentur atau kenyal dan mengalami perkembangan atau sebaliknya kemunduran, tergantung pada kemampuan dalam mengaktualisasikan potensi-potensinya (Abidin, 2006).

Dalam kehidupan sehari-hari yang tidak ada sesuatu pun yang mengalami ciri-ciri *existere*, selain manusia. Hanya manusia yang bereksistensi dan sanggup keluar dari dirinya. Melampaui keterbatasan biologis, lingkungan fisik, dan berusaha untuk tidak terkekang oleh keterbatasan yang dimiliki dirinya. Oleh sebab itu, para pakar filsafat eksistensialisme mengatakan bahwa manusia sebagai suatu proses, menjadi gerak aktif yang dinamis. Bereksistensi berarti berani mengambil keputusan yang menentukan bagi hidupnya. Konsekuensinya jika tidak bisa mengambil keputusan dan tidak berani berbuat maka kita tidak bisa bereksistensi dalam arti yang sebenarnya (Faiuzia, 2013).

Keberadaan manusia di antara benda-benda itulah yang membuat manusia berarti. Cara berada benda-benda berbeda dengan cara berada manusia. Dalam filsafat eksistensialisme, bahwa benda hanya sebatas “berada”, sedangkan manusia lebih apa yang dikatakan “berada”, bukan sebatas ada, tetapi “bereksistensi”. Hal inilah yang menunjukkan bahwa manusia sadar akan keberadaannya di dunia, berada di dunia, dan mengalami keberadaannya berada di dunia (Ulum, 2021).

Manusia menghadapi dunia, mengerti apa yang dihadapinya, dan mengerti akan arti hidupnya. Artinya, manusia adalah subjek, yang menyadari, yang sadar akan keberadaan dirinya. Dan barang-barang atau benda yang disadarinya adalah objek (Ahmad, 1992). Manusia mencari makna keberadaan di dunia bukan pada hakikat manusia sendiri, melainkan pada sesuatu yang berhubungan dengan dirinya.

Manusia dalam dunianya, menggunakan benda-benda yang ada di sekitarnya. Di sinilah peran aktif manusia yang harus menentukan hakikat keberadaan dirinya di dunia ini dan mendorong dirinya untuk selalu beraktivitas sesuai dengan pilihan dirinya dalam mengambil jalan hidup di dunia. Dengan segala peristiwa kesibukannya, maka manusia dapat menemukan arti keberadaanya (Tejowibowo, 2020).

Keberadaan yang dimaksud adalah adanya pengaruh atas ada atau tidak adanya seseorang terhadap orang lain. Eksistensi ini perlu diterima orang lain, karena dengan adanya respon dari orang di sekeliling membuktikan bahwa keberadaan seseorang itu diakui. Tentu akan terasa sangat tidak nyaman ketika seseorang ada namun tidak satu pun yang menganggap ada. Oleh karena itu pembuktian akan keberadaan dapat dinilai dari beberapa orang yang menanyakan atau setidaknya merasa sangat membutuhkan jika seseorang itu tidak ada (Sjafirah, 2016).

Dalam rangka pemenuhan kebutuhan, manusia tentunya bereksistensi dengan benda-benda di sekitarnya dan berusaha untuk mencapai tujuannya, baik dengan cara bekerja di perusahaan swasta, berwirausaha, bekerja di instansi-instansi pemerintah, ataupun mencari peruntungan di bidang jasa seperti ojek. Sedangkan yang dimaksud eksistensi di dalam penelitian ini adalah keberadaan dari ojek konvensional yang merujuk dari adanya suatu unsur bertahan. Konsep pertahanan diri tersebut adalah sesuatu hal yang penting untuk melihat bagaimana upaya ojek konvensional dalam mempertahankan keberadaan diri di tengah adanya ojek online yang berkembang pesat saat ini (Sjafirah, 2016).

Dalam kamus bahasa Indonesia dijelaskan bahwa usaha adalah kegiatan dengan mengerahkan tenaga, pikiran, atau badan untuk mencapai suatu maksud pekerjaan (perbuatan, prakarsa, ikhtiar, daya upaya) untuk mencapai sesuatu (Ajib, 2005). Dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang wajib daftar perusahaan, usaha adalah setiap tindakan, perbuatan atau kegiatan apapun dalam bidang perekonomian yang dilakukan oleh setiap pengusaha atau individu untuk tujuan memperoleh keuntungan atau laba (Solihin, 2006).

Eksistensi usaha merujuk pada keberadaan dan aktivitas bisnis atau perusahaan dalam suatu industri atau pasar. Istilah ini mengacu pada seberapa signifikan dan keberlanjutan keberadaan sebuah usaha di pasar yang bersangkutan. Karakteristik usaha merujuk pada asal usul usaha, lama usaha, skala usaha dan sumber permodalan yang memainkan peranan penting dalam kesuksesan usaha (Indarto, 2020).

Seberapa lama usaha telah dijalankan berkaitan dengan seberapa banyak pengalaman yang telah dimiliki. Skala usaha merujuk pada seberapa besar usaha yang telah terbangun, apakah skala mikro, kecil atau menengah. Sumber modal merujuk pada asal dari modal tersebut antara bersumber dari internal atau eksternal (Indarto, 2020).

## **2. Ruang Lingkup Eksistensi Usaha**

Menurut Zainal (2008), eksistensi tidak bersifat kaku dan terhenti, melainkan lentur dan mengalami perkembangan atau sebaliknya kemunduran, tergantung pada kemampuan dalam mengaktualisasikan potensi-potensinya.

Teori pilihan rasionalitas dalam mempertahankan eksistensi yang dikemukakan oleh Coleman menyatakan bahwa “memerlukan konsep yang tepat mengenai aktor rasional yang berasal dari ilmu ekonomi yang melihat aktor memilih tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan ataupun keinginan serta kebutuhan mereka” (Rahmani, 2022).

Ada dua unsur utama dalam teori Coleman tahun 1990, yaitu aktor dan juga sumber daya. Sumber daya ialah setiap potensi yang ada atau bahkan yang dimiliki. Sedangkan aktor adalah seseorang yang melakukan sebuah tindakan (Rahmani, 2022). Pada penelitian ini, aktor yang dimaksud adalah pengusaha (pengemudi ojek konvensional), sedangkan sumber dayanya adalah lokasi usaha (lokasi kerja ojek konvensional).

Pada penelitian ini, ketahanan ojek konvensional adalah kemampuan ojek konvensional dalam terus mempertahankan eksistensinya, adapun tolok ukur yang digunakan dalam mempertahankan eksistensi ojek konvensional tersebut terdiri dari beberapa kajian yang di definisikan lagi menjadi beberapa faktor, yang pertama dilihat dari faktor pendapatan, faktor harga, faktor lokasi, faktor keamanan, faktor kemudahan, kualitas pelayanan dan jumlah pelanggan (Rahmani, 2022).

#### **a. Pendapatan sebagai Tolok ukur Usaha**

Pendapatan merujuk pada total penghasilan yang diperoleh melalui kegiatan pekerjaan, dan umumnya dihitung dalam rentang waktu tahunan atau bulanan. Pendapatan pada tingkat individual berasal dari hasil penjualan faktor produksi yang dimiliki oleh seseorang di sektor produksi (Watung, 2020).

Dalam ranah ekonomi, pendapatan dapat dijelaskan sebagai ganjaran yang diperoleh dari pemanfaatan faktor-faktor produksi yang dimiliki oleh sektor rumah tangga dan perusahaan. Bentuk imbalan ini mencakup gaji, upah, sewa, bunga, serta keuntungan atau profit.

Untuk mendapatkan pendapatan tersebut, ada beberapa tolok ukur yang dapat digunakan, di antaranya (Watung, 2020):

- 1) Pendapatan Harian, Bulanan, atau Tahunan: suatu usaha dapat mengukur pendapatan mereka dalam jangka waktu tertentu, seperti pendapatan harian, bulanan, atau tahunan. Ini membantu mereka melihat seberapa konsisten pendapatan mereka sepanjang waktu. Dalam penelitian ojek konvensional ini, rata-rata pendapatan yang digunakan adalah pendapatan per-perjalanan: Pengemudi ojek dapat menghitung

pendapatan rata-rata yang mereka peroleh dari setiap perjalanan yang mereka lakukan. Ini membantu mereka menilai berapa banyak yang mereka hasilkan per perjalanan.

- 2) Waktu Kerja: Tolok ukur ini mencakup seberapa banyak waktu kerja yang dihabiskan oleh suatu usaha. Hal ini dapat membantu mereka memahami berapa banyak pendapatan yang dapat mereka peroleh dalam satu hari atau minggu.
- 3) Jarak Tempuh: Mengukur pendapatan berdasarkan jarak tempuh yang mereka lalui dalam perjalanan dapat menjadi indikator yang relevan. Semakin jauh jarak perjalanan, semakin tinggi pendapatan yang dapat mereka peroleh.

Faktor pendapatan tentunya sangat mempengaruhi eksistensi dari ojek konvensional di era digital ini, karena dengan adanya pendapatan kita bisa menjadikannya sebagai tolok ukur untuk mengukur seberapa eksis ojek konvensional saat ini.

#### **b. Harga sebagai Tolok ukur Usaha**

Harga sebagai tolok ukur eksistensi dapat diartikan sebagai konsep di mana nilai atau harga suatu hal menjadi penentu penting dalam menilai atau mengukur keberadaan atau eksistensi sesuatu. Dalam ekonomi, harga barang atau jasa sering kali mencerminkan permintaan dan penawaran di pasar. Harga yang stabil dan dapat dipertahankan bisa dianggap sebagai indikator eksistensi yang kuat dari suatu produk atau layanan.

Teori harga merujuk pada kumpulan prinsip dan konsep yang menjelaskan faktor-faktor yang memengaruhi harga barang dan jasa di pasar. Beberapa teori harga digunakan dalam tulisan ini, di antaranya (Watung, 2020):

- 1) Hukum permintaan dan penawaran

Teori ini mendasar pada prinsip bahwa harga barang dan jasa ditentukan keseimbangan antara permintaan dan penawaran. Jika permintaan lebih tinggi daripada penawaran, harga cenderung naik dan sebaliknya.

## 2) Teori Nilai Buruh

Teori ini diajukan oleh ahli ekonomi klasik Adam Smith dan David Ricardo. Menurut teori ini, harga suatu barang atau jasa seharusnya mencerminkan jumlah tenaga kerja yang diperlukan untuk memproduksinya. Artinya nilai suatu barang ditentukan oleh jumlah jam kerja yang digunakan dalam produksinya.

## 3) Teori Kehadiran Pasar

Teori ini menyatakan bahwa harga dipengaruhi oleh sejauh mana suatu pasar bersaing. Semakin banyak pesaing dalam pasar, semakin rendah kemungkinan penjual untuk menaikkan harga dan sebaliknya.

## 4) Teori Perilaku Konsumen

Melibatkan aspek psikologis konsumen dan bagaimana preferensi, persepsi dan sikap mereka terhadap produk dapat memengaruhi harga. Konsep ini mencakup elemen-elemen seperti branding, citra merek dan nilai emosional dari suatu produk.

### c. Faktor Keamanan

Faktor keamanan yang harus dimiliki ojek konvensional untuk mempertahankan eksistensinya adalah dengan memiliki Surat Izin Mengemudi, memiliki kondisi motor yang layak, sehingga para penumpang dapat yakin dan tidak merasa takut untuk menggunakan jasa ojek konvensional.

### d. Faktor Kemudahan

Untuk tetap mempertahankan eksistensi ojek konvensional, para pengemudi haruslah memberikan kemudahan bagi penumpangnya. Kemudahan yang dapat diberikan bisa berupa kemudahan akses pemesanan maupun kemudahan dalam tawar-menawar harga.

### e. Kualitas Pelayanan

Kualitas pelayanan juga dapat berperan sebagai tolok ukur sebuah usaha dalam hal ini ojek konvensional. Pelayanan jasa yang

diberikan dapat memengaruhi keputusan pelanggan untuk dapat menggunakan jasanya kembali.

**f. Jumlah Pelanggan**

Jumlah pelanggan menjadi faktor penentu keberlangsungan suatu usaha. Hal ini juga dapat berdampak pada pendapatan juga eksistensi suatu usaha.

**3. Tolok ukur Eksistensi Usaha**

Menilai eksistensi sebuah usaha mengacu pada penilaian atas keberlangsungan, relevansi, dan kontribusi sebuah bisnis dalam ekonomi dan masyarakat. Ada beberapa tolok ukur yang bisa digunakan untuk mengevaluasi eksistensi sebuah usaha (Ma'una, 2022):

- a. Pendapatan dan Laba Bersih: Sebuah usaha yang eksis biasanya mampu menghasilkan pendapatan yang stabil dan laba bersih yang memadai. Pertumbuhan pendapatan dari waktu ke waktu juga bisa menjadi indikator penting.
- b. Pangsa Pasar: Pangsa pasar sebuah usaha menunjukkan seberapa baik produk atau layanan yang ditawarkan diterima oleh konsumen dibandingkan dengan pesaing. Pangsa pasar yang berkembang biasanya menunjukkan eksistensi yang kuat.
- c. Kepuasan Pelanggan: Tingkat kepuasan pelanggan adalah indikator penting dari eksistensi usaha. Pelanggan yang puas cenderung kembali dan merekomendasikan usaha kepada orang lain.
- d. Pertumbuhan dan Ekspansi: Usaha yang eksis cenderung mengalami pertumbuhan dan ekspansi ke wilayah baru atau pasar baru.
- e. Tren Industri: Mengikuti dan beradaptasi dengan tren industri merupakan indikator penting dari eksistensi usaha dalam jangka panjang.

Menggabungkan beberapa tolok ukur ini dapat memberikan gambaran yang lebih lengkap tentang eksistensi sebuah usaha, juga dapat mengetahui kemampuan bertahan suatu usaha di dalam perbedaan zaman.



## D. Tinjauan Mengenai Ojek Konvensional

### 1. Ojek Konvensional

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96). Menurut ketentuan Undang-Undang yang tersebut, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran (pasal 1 angka 8 dan 10 Undang-Undang N0. 22 tahun 2009). Permintaan akan perjalanan mempunyai kemiripan dengan permintaan ekonomi (Watung, 2020).

Permintaan akan perjalanan mempunyai ketertarikan yang sangat besar dengan aktivitas yang ada dalam masyarakat. Dengan kata lain bahwa perjalanan timbul karena aktivitas yang ada dalam masyarakat. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang ada, maka tingkat perjalanan pun meningkat. Permintaan masyarakat akan pemenuhan kebutuhan transportasi dapat dipengaruhi oleh pendapatan setiap orang, kesehatan, tujuan dari perjalanan, usia, jenis perjalanan, banyaknya penumpang dan perjalanan yang mendesak (Watung, 2020).

Besarnya permintaan transportasi berkaitan dengan aktivitas sosial ekonomi masyarakat. Permintaan akan transportasi timbul dari perilaku manusia akan perpindahan manusia atau barang yang mempunyai ciri-ciri khusus. Ciri-ciri tersebut bersifat tetap dan terjadi sepanjang waktu. Ciri-ciri tersebut mengalami jam puncak pagi hari di mana orang mulai mengadakan aktivitas dan sore hari pada waktu istirahat dari pekerjaan. Tidak hanya mengalami titik-titik puncak namun juga titik-titik terendah pada hari-hari tertentu dalam satu tahun. Kebutuhan dan perilaku yang tetap ini yang menjadi dasar munculnya permintaan transportasi (Watung, 2020).

Dalam pendekatan mikro ekonomi, standar *supply* dan *demand* dikatakan berada pada kompetisi sempurna bila terdiri dari sejumlah besar

pembeli dan penjual di mana tidak ada satu pun penjual maupun pembeli dapat memengaruhi secara disproposional harga dari barang. Demikian juga dalam hal transportasi, dikatakan mencapai kondisi sempurna bila biaya/tarif transportasi tidak terpengaruh oleh pihak penumpang maupun penyedia sarana transportasi. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa *supply* dirasa cukup bila permintaan terpenuhi tanpa adanya pengaruh dalam tarif perjalanan baik dari penyedia transportasi maupun penumpang barang (Watung, 2020).

Permintaan adalah suatu fungsi positif dari biaya. Realita yang banyak terjadi transportasi ditawarkan pada tingkat harga tertentu, sehingga bagaimanapun penawaran akan transportasi ini sangat dipengaruhi oleh harga-harga yang terlibat. Harga-harga yang terlibat misalnya biaya terminal (*terminal cost*) dan biaya pergerakan (*movement cost*). Ada kecenderungan bahwa semakin meningkatnya permintaan perjalanan yang membesarkan volume perjalanan akan membesarkan tarif perjalanan (Watung, 2020).

Penawaran jasa transportasi meliputi tingkat pelayanan dan harga yang bertitik tolak pada pemikiran bahwa kenaikan harga mengakibatkan meningkatnya jumlah yang dihasilkan dan ditawarkan untuk dijual. Tingkat pelayanan transportasi berhubungan erat dengan volume, seperti halnya dengan penetapan harga. Banyak sedikitnya penumpang yang ada tidak lepas dari peranan pelayanan yang diberikan oleh pihak pemberi jasa transportasi kepada pemakainya yaitu penumpang. Manfaat ekonomi dari transportasi dapat disebut sebagai berikut (Watung, 2020):

- a. Transportasi yang lancar dan didukung oleh tersedianya prasarana yang cukup, dapat memperluas pasar. Pasar penjualan barang yang luas, berarti barang-barang yang di pasarkan lebih banyak, hal ini akan memberikan keuntungan yang lebih besar bagi produsen.
- b. Transportasi yang lancar membantu terciptanya harga pasar yang stabil. Kekurangan barang-barang yang dipasarkan di suatu daerah di mana tingkat harga adalah tinggi (mahal) akan diatasi oleh pengiriman barang dari daerah lain yang berlebihan, di mana tingkat harga barang lebih rendah (murah).

Maka tingkat harga barang di kedua daerah tersebut (yaitu daerah yang kekurangan dan daerah yang berlebihan) menjadi relatif sama, atau dapat dikatakan tingkat harga menjadi stabil.

- c. Transportasi yang lancar mendorong daerah-daerah yang memiliki potensi sumber daya ekonomi yang berbeda-beda akan melakukan spesialisasi dalam memproduksi barang/komoditas unggulannya. Spesialisasi berarti memproduksi barang/komoditas unggulan tertentu dalam jumlah besar, maka biaya produksi persatuan unit adalah rendah, dengan demikian mampu memperoleh pesaing pasar yang memadai untuk menjamin kelangsungan spesialisasi produksi yang dilaksanakan.
- d. Transportasi yang lancar meningkatkan keterhubungan dan kerja sama antar daerah/wilayah. Kondisi dan potensi sumber ekonomi daerah-daerah sangat bervariasi satu sama lainnya. Sehingga tidak semua barang-barang kebutuhan dapat diproduksi sendiri oleh masing-masing daerah/wilayah, oleh karena itu terjadi perdagangan antar daerah/wilayah dapat terlaksana secara efektif dan efisien, serta bersifat saling menguntungkan (*mutual benefit*), maka perlu di kembangkan kerja sama dalam bidang perdagangan, perekonomian, dan pembangunan antar daerah/wilayah.

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa dan daerah kebutuhan akan angkutan tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang. Untuk tetap mendukung mobilitas manusia dalam memenuhi permintaan dan penawaran dalam transportasi, maka sarana transportasi yang sesuai perlu dikembangkan, yaitu berupa layanan transportasi yang dapat menjangkau pada saat kondisi jalan yang padat dengan kendaraan. Sarana transportasi yang menjadi pilihan masyarakat antara lain adalah ojek. Ojek memberikan solusi alternatif transportasi di tengah padatnya kendaraan agar cepat dan bisa menjangkau tempat yang

kemungkinan tidak bisa dijangkau oleh mobil atau kendaraan umum lainnya (Prasetya, 2020).

Menurut Undang-Undang Pengertian angkutan menurut pasal 1 angka 3 Undang-undang Lalu Lintas Angkutan Jalan adalah “Perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan” (Perundang-undangan, 2017). Sedangkan angkutan umum terbagi 2, yaitu angkutan umum *paratransit* merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi di sepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum *masstransit* merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap, serta tempat pemberhentian yang jelas.

Sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi, namun saat ini sepeda motor juga melakukan fungsi angkutan umum yaitu mengangkut orang dan atau barang dengan memungut biaya yang telah disepakati. Angkutan orang menurut PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dalam Pasal 4 ayat (1) adalah angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a berupa Sepeda Motor, Mobil Penumpang atau Mobil Bus, transportasi semacam ini dikenal dengan nama ojek.

Ojek konvensional merujuk pada layanan transportasi berbasis sepeda motor yang umumnya dioperasikan oleh individu tanpa melibatkan platform teknologi atau aplikasi khusus. Dalam beberapa tahun terakhir, fenomena ojek konvensional telah menjadi bagian integral dari kehidupan perkotaan di berbagai negara, khususnya di Asia Tenggara. Ojek konvensional sering kali diandalkan sebagai solusi transportasi yang cepat dan ekonomis, terutama di tengah kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di kota-kota besar (Suarico, 2017).

Para pengemudi ojek konvensional, yang juga dikenal sebagai "ojek konvensional" atau "ojek abang" di beberapa tempat, biasanya beroperasi di sekitar konvensional atau titik-titik tertentu yang strategis, seperti terminal bus, terminal kereta, atau pusat-pusat keramaian. Mereka menawarkan

layanan transportasi berbasis tawar-menawar kepada penumpang yang membutuhkan perjalanan pendek atau menengah. *Oftentimes*, ojek konvensional juga menjadi pilihan bagi mereka yang ingin mencapai tujuan dengan cepat, menghindari kemacetan, atau sekadar tidak ingin menggunakan transportasi umum (Rahmani, 2022).

Kelebihan ojek konvensional melibatkan aspek-aspek seperti fleksibilitas, kecepatan, dan ketersediaan yang tinggi di berbagai area perkotaan. Namun, ada juga beberapa tantangan yang dihadapi oleh ojek konvensional, seperti kurangnya keamanan dan ketertiban lalu lintas, serta kurangnya sistem yang terorganisir untuk mengatur layanan mereka. Meskipun kemunculan ojek berbasis aplikasi telah mengubah landscape transportasi dan memberikan alternatif yang lebih modern, ojek konvensional tetap bertahan sebagai pilihan yang penting di berbagai kota. Mereka mencerminkan keberagaman dalam ekosistem transportasi perkotaan dan menjadi bagian penting dari pola mobilitas masyarakat (Rahmani, 2022).

Ojek konvensional tidak memiliki pola kerja yang terstruktur. Ojek konvensional menempati tempat-tempat yang ramai sebagai lokasinya. Seperti di pasar atau terminal kereta api. Sistem kerjanya adalah apabila konsumen atau penumpang memerlukan jasa ojek konvensional maka harus menuju konvensional terlebih dahulu memberi tahu lokasi tujuan lalu nego harga dengan supir ojek konvensional (Rahmani, 2022).

Dalam praktik lapangan, ojek konvensional sekarang ini mempunyai pesaing unggul dalam mendapatkan pelanggan, yakni ojek online yang dapat berupa perusahaan Gojek dan Grab.

## **2. Ojek Online dan Perkembangannya**

Saat ini sedang terjadi sebuah revolusi kreatif di bidang layanan transportasi. Semuanya dipelopori oleh gadget, alat komunikasi yang saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat, semua telah terakomodasi dalam satu genggam saja. Dulu, apabila kita memerlukan layanan transportasi, seperti taksi, kita harus menelepon terlebih dahulu, dan apabila

memerlukan ojek harus jalan menuju pangkalan ojek lalu *nego* harga, kemudian kini tinggal menekan tombol pada layar *smartphone*, tukang ojek langsung datang menemui kita dan siap mengantarkan sesuatu dengan tujuan dan tanpa perlu negosiasi masalah tarif, oleh karena itu mereka beralih kepada ojek yang telah terorganisir dan lebih terkini, bernama ojek *online* yang mana saat ini menjadi sorotan masyarakat. Ojek *online* adalah penyedia jasa ojek yang terintegrasi dengan *smartphone* kita. Kita bisa memanggil ojek hanya dengan sentuhan jari, bisa melakukan pembayaran juga via aplikasi, bahkan bisa juga digunakan untuk mengirim barang atau *delivery* makanan (Prasetya, 2020).

Ojek *online* merupakan perusahaan angkutan yang memiliki tinjauan sumber hukum jasa transportasi berbasis *online*. Pengertian perusahaan angkutan umum berdasarkan Pasal 1 angka 21 UU No. 22 Tahun 2009 adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum (Wijaya, 2016). Mengacu pada ketentuan Pasal angka 21 UU No. 22 Tahun 2009, modal yang dipergunakan oleh perusahaan angkutan umum adalah kendaraan bermotor umum. Menunjuk pada ketentuan Pasal 1 angka 10 UU No. 22 Tahun 2009, pengertian dari kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Dalam hal ini, unsur biaya memang sangat melekat pada hakikat perusahaan yang memang mengejar keuntungan atau laba (*profit oriented*) (Wijaya, 2016).

Ojek *online* lahir karena adanya permasalahan. Masalah transparansi harga, masalah keamanan dan kepastian dari pengemudi kendaraan, masalah ketersediaan helm, hingga berbagai masalah lainnya yang dialami konsumen mendorong lahirnya ojek *online*. Dari situlah ojek *online* muncul untuk memberikan solusi. Tidak hanya untuk konsumen, masalah juga terjadi di kalangan tukang ojek sendiri. Waktu menunggu di pangkalan harusnya bisa lebih produktif. Jika hanya menunggu di pangkalan, tukang ojek hanya bisa bekerja ketika gilirannya tiba dan ketika ada *orderan*.

Padahal, bisa saja ada lokasi di mana di pangkalan tersebut kosong sedangkan ada *orderan*. Atau bisa saja tukang ojek itu melakukan hal lain yang lebih produktif ketika tidak ada penumpang (Prasetya, 2020).

Ojek *online* hadir untuk menyelesaikan masalah tersebut. Keberadaan layanan transportasi ojek *online* di perkotaan di samping memberikan manfaat bagi masyarakat dalam melakukan mobilitas juga berdampak pada ojek konvensional. Karena adanya ojek *online* ruang-ruang publik ojek konvensional semakin berkurang, akhirnya beberapa tukang ojek konvensional ikut bergabung dengan ojek *online*, karena dianggap ojek *online* dianggap lebih banyak menarik penumpang (Prasetya, 2020).

Beberapa alasan orang memilih untuk bergabung dengan ojek *online* karena ojek *online* menawarkan untung yang lebih, tetapi hal itu tidak dirasakan oleh beberapa orang yang dijelaskan di atas, karena mereka menganggap penghasilan mereka harus di bagi dengan perusahaan ojek *online*. Catatan kritis terhadap ojek *online* adalah pada cara kerjanya yang dianggap mengabaikan tatanan mapan yang sudah terbangun di banyak pangkalan ojek. Guyub, sistem *antri*, solidaritas, adalah poin-poin yang ditonjolkan untuk memperlihatkan betapa pangkalan ojek ini sesungguhnya sangat sosialistik, namun kini mereka benar-benar sedang dihancurkan secara sistematis (Prasetya, 2020).

Sistem kerja ojek online atau cara kerja ojek online sangatlah mudah. yang dimana inti dari ojek online itu sendiri adalah untuk mempermudah setiap orang yang ingin memesan layanan yang sudah disediakan. Dengan adanya sarana transportasi yang bisa kita pesan dengan mudah dan cepat tentu saja menjadi solusi bagi setiap orang yang sedang merasa malas untuk keluar rumah ataupun bepergian membawa motor sendiri. Jika sistem kerja ojek konvensional dilakukan dengan kita mencari konvensional tukang ojek, menawar tarif yang mungkin memakan waktu, namun dengan ojek online dengan adanya layanan ini tentu saja semua itu dapat di kerjakan dengan mudah dan simple (Wijaya, 2016).

## **E. Ekonomi Digital dan Ciri-Cirinya**

### **1. Pengertian Ekonomi Digital**

Kemajuan teknologi saat ini berkembang sangat pesat, dramatis dan terus berkembang saat ini, hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya inovasi yang telah dibuat di dunia ini, bahkan sampai membuat objek, teknik yang dapat membantu orang dalam pelaksanaan sesuatu yang lebih efisien, dan cepat. Berikut ini adalah beberapa contoh dari teknologi (Watung, 2020):

#### **a. Teknologi Informasi**

Salah satu bentuk perkembangan dari teknologi informasi adalah berkembangnya jaringan komputer, dimana setiap komputer bisa saling berkomunikasi satu sama lain dan juga saling bertukar informasi antar komputer di dalam satu jaringan.

#### **b. Teknologi Mesin dan Industri**

Teknologi mesin banyak mengacu pada penciptaan mesin yang digunakan untuk pemenuhan kebutuhan manusia. Beberapa contoh mesin tersebut antara lain biasa kita gunakan sehari-hari seperti mesin cuci, mobil dan kendaraan bermotor serta mesin pada bidang industry dan pabrik.

#### **c. Teknologi Komputer**

Teknologi komputer juga merupakan salah satu contoh teknologi yang berkembang pesat. Komputer tentu saja memiliki banyak sekali manfaat bagi kehidupan manusia.

#### **d. Teknologi Lainnya**

Ada beberapa teknologi lainnya, yang tentu saja tidak bisa dipisahkan dari kehidupan manusia. Misalnya adalah teknologi komunikasi. Saat ini, komunikasi adalah salah satu hal yang sangat penting, karena sifat dasar dari manusia yang adalah makhluk sosial.



Salah satu alasan dari pesatnya perkembangan dari sebuah teknologi adalah karena teknologi memberikan banyak sekali manfaat bagi kehidupan manusia. Manfaat dari teknologi yaitu (Watung, 2020):

- a. Membantu dan mempermudah kegiatan manusia
- b. Dapat digunakan oleh berbagai macam kalangan
- c. Mudah untuk dioperasikan
- d. Meringankan pekerjaan yang sangat berat
- e. Dapat menambah lapangan pekerjaan

Teknologi transportasi sendiri merupakan sebuah teknologi yang mampu mendukung pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Perkembangan Teknologi transportasi di era globalisasi ini tentunya sangat membantu kehidupan sehari-hari manusia. Seperti masyarakat di pedesaan, karena transportasi sangat diperlukan dalam menyalurkan hasil pertanian, perkebunan, dan peternakan ke perkotaan yang mempermudah hubungan perekonomian masyarakat desa dengan masyarakat di perkotaan. Selain itu dengan adanya teknologi transportasi kita dapat mempersingkat waktu perjalanan dan tidak memerlukan waktu banyak dalam menempuh perjalanan.

Tapscott pertama kali memperkenalkan konsep ekonomi digital sebagaimana dikutip oleh Emi Suwarni, dkk. menjelaskan ekonomi digital sebagai sebuah sistem ekonomi dan sosio-politik yang memiliki karakteristik seperti sebuah ruang intelijen yang terdiri dari informasi, banyaknya akses dalam kapasitas komunikasi, dan instrumen informasi, serta pemrosesan informasi. Adapun bagian pertama kali dari ekonomi digital yang berhasil ditentukan ialah industri TIK, kegiatan dalam *e-commerce* antar perusahaan dan individu, pendistribusian jasa atau barang, serta dukungan terhadap penjualan jasa maupun barang melalui media internet (Emi Suwarni, 2019).

Konsep lain dari ekonomi digital ialah digitalisasi infrastruktur TIK dan informasi, pada konsep ini lebih menekankan terkait implikasi dari

adanya global teknologi komunikasi dan informasi yang terjadi dibidang ekonomi maupun pada internet. Konsep ini menjelaskan adanya hubungan antara rangkaian pembaruan dengan perkembangan teknologi serta pengaruhnya terhadap ekonomi makro dan ekonomi mikro. Ekonomi digital diartikan sebagai sektor ekonomi yang terdiri dari banyaknya barang dan jasa saat pengembangan, dan produksi, serta penjualan yang bergantung dengan teknologi digital. Ekonomi digital didefinisikan sebagai fenomena yang baru-baru ini muncul dan dirasa sangat penting sebab pertumbuhannya diperkirakan akan semakin meningkat di seluruh dunia. Adapun faktor pendorong kemunculan ekonomi digital ini adalah ekonomi dan politik akan tetapi ekonomi dan politik ini memiliki akar pada inovasi teknologi (Emi Suwarmi, 2019).

Pada tahun 1990-an, perubahan ekonomi dikaitkan dengan munculnya internet dan hal inilah yang menjadi dasar bagi pertumbuhan ekonomi digital. Selama tahun 2000-an dan 2010-an suksesnya teknologi informasi dan komunikasi (TIK) baru telah tersebar dan menjadi penopang terhadap perubahan ekonomi secara luas. Hal ini ditandai dengan maraknya kemunculan berbagai inovasi seperti *smarthphone*, laptop, platform digital, layanan digital, dan sebagainya. Dari pengertian yang dipaparkan bisa disimpulkan ekonomi digital adalah memanfaatkan jaringan internet dan perangkat digital untuk beraktivitas ekonomi agar lebih efektif dan efisien (Emi Suwarmi, 2019).

## 2. Ciri-Ciri Ekonomi Digital

Ciri utama dari ekonomi digital yaitu mobilitas, penggunaan data, dan efek jaringan. Dalam ekonomi digital konsumen tidak dibatasi oleh ruang dan waktu serta batas-batas negara. Konsumen dapat membeli hampir semua hal, kapan saja dan dari negara manapun. Karakteristik dari ekonomi digital yang maju adalah semua dapat diakses secara *mobile*, terkoneksi, dan tervirtualisasi Ciri kedua dari ekonomi digital yaitu terkait dengan pengumpulan, penyortiran dan penggunaan data dalam bentuk apapun.

Lalu, ciri dasar yang ketiga dari ekonomi digital adalah penciptaan jaringan antar individu, komunitas, perusahaan dan pasar (Budiarta, 2020).

Menurut Blackman yang dikutip oleh Kharasia Fatra Pertiwi, untuk membentuk suatu ekonomi digital di dalam sebuah pasar yang sedang berkembang terdapat tiga elemen dasar di dalamnya yaitu (Pertiwi, 2023):

a. Akses Internet

Dalam menjalankan aktivitas ekonomi digital, akses Internet merupakan hal paling mendasar. Akses internet ini akan menjadi penghubung antara bisnis, pemerintah dan masyarakat. Dengan adanya akses internet maka digitalisasi ekonomi akan tercipta dan menghubungkan antar pelaku usaha dengan konsumen dari semua wilayah.

b. Akses transaksional

Akses transaksional menjadikan suatu produk dan layanan menjadi dapat dinikmati dan dikonsumsi oleh masyarakat. Di dalam ekonomi yang berkembang, kemudahan akses transaksional menjadi sesuatu yang cukup kompleks untuk mendukung peningkatan pertumbuhan perekonomian pada suatu wilayah. Karena akses transaksional memiliki dua buah manfaat seperti membuka peluang bagi jenis bisnis baru serta kemampuan didalam mengelola transaksi yang ada dalam setiap pelaku usaha.

c. *Entrepreneurship*

*Entrepreneurship* memegang perananan penting didalam pengembangan system teknologi digital di kalangan entrepreneur. Karena entrepreneur merupakan salah satu penggerak pertumbuhan perekonomian dengan salah satu perannya sebagai pelaku usaha.

## F. Landasan Teologis

Ojek konvensional merupakan salah satu cara berkendara yang dilakukan oleh manusia untuk bepergian ke tempat yang ditujunya. Dalam Islam, keberadaan ojek konvensional ini merupakan salah satu bentuk penerapan pemanfaatan moda transportasi yang dapat mempermudah

urusan berkendara. Allah Subhanahu Wa Ta'ala berfirman dalam Al-Qur'an menjelaskan tentang manfaat transportasi dalam memenuhi kebutuhan manusia sebagaimana yang terdapat dalam Surat Al-Ghafir ayat 79-80 berbunyi:

اللَّهُ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَنْعَامَ لِتَرْكَبُوا مِنْهَا وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ ﴿٧٩﴾  
وَلَكُمْ فِيهَا مَنَافِعُ وَلِتَبَلَّغُوا عَلَيْهَا حَاجَةً فِي صُدُورِكُمْ وَعَلَيْهَا وَعَلَى الْفُلْكِ تُحْمَلُونَ ﴿٨٠﴾

“Allahlah yang menjadikan binatang ternak untuk kamu, sebagiannya untuk kamu kendarai dan sebagiannya untuk kamu makan. Dan (ada lagi) manfaat-manfaat yang lain pada binatang ternak itu untuk kamu dan supaya kamu mencapai suatu keperluan yang tersimpan dalam hati dengan mengendarainya. Dan kamu dapat diangkat dengan mengendarai binatang-binatang itu dan dengan mengendarai bahtera” (Q.S. Ghafir [40]: 79-80).

Pekerjaan ojek konvensional merupakan salah satu usaha yang dilakukan oleh pekerjanya untuk menghasilkan upah, yang mana hasil dari pekerjaannya tersebut dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhannya sehari-hari. Dalam Islam bekerja dapat diartikan sebagai manifes keimanan, hal tersebut dikarenakan Islam memandang bekerja sebagai fitrah. Manusia adalah makhluk yang bekerja, bahkan manusia tidak akan mendapatkan suatu apa pun kecuali apa yang diusahakannya.

Manusia diciptakan untuk beribadah kepada Allah, sebagaimana hal tersebut tercantum dalam al-Quran surat adz-Dzariyat ayat 56, yang berbunyi:

وَمَا خَلَقْتُ الْجِنَّ وَالْإِنْسَ إِلَّا لِيَعْبُدُونِ ﴿٥٦﴾

“Tidaklah Aku menciptakan jin dan manusia kecuali untuk beribadah kepada-Ku”.

Salah satu bentuk ibadah yang bersifat umum adalah bekerja. Tidak ada kesuksesan, kebaikan, manfaat atau perubahan dari keadaan buruk menjadi lebih baik kecuali dengan kerja menurut bidangnya masing-masing. Melalui bekerja, manusia menyatakan eksistensi dirinya dalam kehidupan bermasyarakat, karena bekerja dapat mencerminkan

pembangunan perekonomian masyarakat dan sekaligus sebagai cermin pelaksanaan perintah agama.

Dari Abu Abdillah Zubair bin Awwam, ia berkata Rasulullah SAW bersabda:

لَأَنْ يَأْخُذَ أَحَدُكُمْ أَحْبَلَهُ ثُمَّ يَأْتِيَ الْجِبَلَ فَيَأْتِي بِحُرْمَةٍ مِنْ حَطَبٍ عَلَى ظَهْرٍ فَيَبِيعُهَا  
فَيَكْفُ اللَّهُ بِهَا وَجْهَهُ خَيْرٌ لَهُ مِنْ أَنْ يَسْأَلَ النَّاسَ أَعْطَوْهُ أَوْ مَنَعُوهُ

“Sesungguhnya, seseorang di antara kalian membawa tali-talinya dan pergi ke bukit untuk mencari kayu bakar yang diletakkan di punggungnya untuk dijual sehingga ia bisa menutup kebutuhannya, adalah lebih baik daripada meminta-minta kepada orang lain, baik memberi atau tidak” (H.R. Bukhari No. 2073).

Dalam hadis lain juga disebutkan bahwa dari al-Miqdam Z, Rasulullah SAW bersabda:

مَا أَكَلَ أَحَدٌ طَعَامًا قَطُّ خَيْرًا مِنْ أَنْ يَأْكُلَ مِنْ عَمَلِ يَدِهِ وَإِنَّ نَبِيَّ اللَّهِ دَاوُدَ عَلَيْهِ السَّلَامُ  
كَانَ يَأْكُلُ مِنْ عَمَلِ يَدِهِ

“Tidaklah seorang hamba memakan makanan yang lebih baik dari hasil usaha tangannya sendiri dan sungguh Nabi Daud AS makan dari hasil usaha tangannya sendiri” (H.R. Bukhari, no.1966).

Hadis tersebut menjelaskan bahwa tidak ada alasan seorang muslim menganggur, apalagi menjadi jumud yang kehilangan semangat inovatif.

Bekerja adalah fitrah dan sekaligus merupakan satu identitas manusia, sehingga bekerja yang didasarkan pada prinsip-prinsip iman tauhid, bukan saja menunjukkan fitrah seorang muslim, tetapi sekaligus meninggikan martabat dirinya sebagai hamba Allah. Dengan cara pandang seperti ini, setiap muslim tidak akan bekerja hanya sekedar bekerja, akan tetapi kesadaran secara produktif dengan dilandasi tauhid dan tanggung jawab uluhiyah merupakan salah satu ciri yang khas dari karakter kepribadian seorang muslim.

Dalam Islam, rezeki memang menjadi urusan Allah SWT dan sebagai hamba-Nya, manusia diwajibkan untuk selalu berusaha sekuat tenaga untuk mencari rezeki yang halal, sebagaimana yang telah disebutkan dalam firman Allah SWT:

يَا أَيُّهَا الرُّسُلُ كُلُوا مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَاعْمَلُوا صَالِحًا إِنِّي بِمَا تَعْمَلُونَ عَلِيمٌ

“Hai Rasul-rasul, makanlah dari makanan yang baik-baik dan kerjakanlah amal yang saleh. Sesungguhnya, Aku Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan” (Q. S. Al-Mu’minun: 51).

Tujuan bekerja keras bukanlah sekedar memenuhi naluri hidup untuk kepentingan perut saja. Islam memberikan pengarahannya kepada suatu tujuan filosofi luhur, tujuan mulia, tujuan yang ideal yaitu keimanan, berta’abbud, menghambakan diri untuk mencari keridhaan Allah SWT.

Mengenai hal tersebut, pekerjaan ojek konvensional adalah suatu bentuk usaha yang dilakukan untuk menjalankan perintah Allah juga untuk memenuhi kebutuhan hidup tanpa bergantung kepada orang lain.

## G. Penelitian Terdahulu

Kajian pustaka adalah kegiatan mencari, mengamati, memeriksa dan memvalidasi pengetahuan atau objek yang ada untuk menemukan apa yang sudah ada dan apa yang tidak atau belum ada. Peneliti telah mengkaji beberapa penelitian, dari penelitian tersebut peneliti menemukan banyak karya ilmiah yang terkait dengan penelitian ini, antara lain:

Jurnal yang ditulis oleh Hendita Doni Prasetya dan Martinus Legowo, berjudul "Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi di Tengah Adanya Ojek online di Kota Surabaya", membahas mengenai pengidentifikasian alasan atau rasionalitas yang menjadi dasar ojek konvensional dalam usaha menjaga keberlangsungan keberadaannya di Kota Surabaya, terutama seiring dengan adanya layanan Ojek online (Prasetya, 2020).

Jurnal yang dikarang oleh Oky Diana Putri dan Retno Muslinawati berjudul "Pengaruh Kehadiran Ojek *Online* (Grab) terhadap Eksistensi Ojek

Konvensional di Kabupaten Bojonegoro" membahas tentang konsekuensi dari kehadiran layanan ojek *online* Grab yang berdampak pada kelangsungan ojek konvensional di wilayah Kabupaten Bojonegoro.

Jurnal yang ditulis oleh Juliansyah Roy, Yuli Yani, Agustria Supiasty, Agusniati, Antung Berlianti, dan Isna Wulandari dengan judul "Pengaruh Mobilitas Ojek *Online* terhadap Eksistensi Ojek Konvensional di Kota Samarinda" membahas tentang pengaruh perkembangan teknologi yang membawa inovasi dalam bentuk ojek *online*, menyebabkan penurunan pendapatan pada ojek konvensional dan berkontribusi terhadap meredupnya eksistensi ojek konvensional di Kota Samarinda (Juliansyah Roy, 2023).

Skripsi yang disusun oleh Muhammad Fawwaz Rafif dengan judul "Eksistensi Ojek Konvensional di Era Revolusi Industri 4.0 (Studi di Kawasan Songgoriti)" bertujuan untuk mengevaluasi tingkat keberlangsungan ojek konvensional dalam konteks era Revolusi Industri 4.0 di kawasan Songgoriti (Rafif, 2021).

**Tabel 1.1**  
**Penelitian Terdahulu**

Nama dan Tahun	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
Doni Prasetya dan Martinus Legowo (2020)	Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi di Tengah Adanya Ojek online di Kota Surabaya	Subjek penelitian yaitu pengemudi ojek konvensional dan objek penelitian yaitu eksistensinya	Lokasi dan waktu penelitian	Hasil penelitian ini menunjukkan ojek konvensional dalam melakukan tindakan mempertahankan eksistensi di tengah adanya Ojek online memiliki preferensi lain diantaranya, nilai ekonomi, nilai

				solideritas dan nilai tradisi
Okny Diana Putri dan Retno Muslinawati (2020)	Kehadiran Ojek <i>Online</i> (Grab) terhadap Eksistensi Ojek Konvensional di Kabupaten Bojonegoro	Sama-sama membahas tentang eksistensi ojek konvensional	Lokasi, waktu, dan fokus penelitian	Hasil dari penelitian ini adalah adanya pengaruh negatif kehadiran ojek <i>online</i> terhadap eksistensi ojek konvensional sebesar 77,5%
Jurnal Juliansyah Roy, Yuli Yani, Agustria Supiasty, Agusniati, Antung Berlianti dan Isna Wulandari (2023)	Pengaruh Mobilitas Ojek <i>Online</i> terhadap Eksistensi Konvensional di Kota Samarinda	Sama-sama membahas tentang eksistensi ojek konvensional	Lokasi, waktu dan metode penelitian dan fokus penelitian	Hasil dari penelitian ini adalah ditemukannya penyebab utama antar persaingan ojek <i>online</i> dan ojek konvensional yaitu jarang nya pendapatan ojek konvensional sehingga eksistensinya terancam.
Muhammad Fawwaz Rafif (2021)	Eksistensi Ojek Konvensional di Era Revolusi Industri 4.0 (Studi di Kawasan Songgoriti)	Sama-sama membahas tentang eksistensi ojek konvensional	Lokasi, waktu dan fokus penelitian	Hasil dari penelitian berdasarkan data lapangan melakukan tindakan sosial weber mengatakan ada 4 rasionalitas, yaitu instrumental, tindakan rasionalitas, tindakan afektif dan tindakan tradisional.



## BAB III METODE PENELITIAN

### A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian sangat menentukan dalam proses penelitian dikarenakan ke depannya akan menentukan hasil dari penelitian tersebut sehingga penelitian tersebut akan dapat dipertanggung jawabkan. Jenis penelitian harus memiliki dasar ilmiah dan langkah yang tepat sebagaimana nantinya jenis penelitian tersebutlah yang akan menjadi jalur penentu hasil dari penelitian itu sendiri.

Penelitian yang akan dilakukan merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Data yang diperoleh seperti hasil pengamatan, hasil wawancara, hasil penelitian tidak dituangkan dalam angka-angka, melainkan dengan memperkaya informasi, mencari hubungan, membandingkan, menemukan pola atas dasar data aslinya (Imam Gunawan, 2014).

Menurut Bogdan dan Taylor sebagaimana dikutip Moleong mendefinisikan “Metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati” (Moleong, 2000). Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara *holistic* (utuh). Jadi, dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari suatu keutuhan (Moleong, 2000). Sedangkan menurut Bungin, “Penelitian deskriptif kualitatif studi kasus merupakan penelitian eksplorasi dan memainkan peranan yang amat penting dalam menciptakan hipotesis atau pemahaman orang tentang berbagai variabel sosial” (Moleong, 2000).

Dengan demikian, penelitian deskriptif kualitatif lebih tepat apabila digunakan untuk meneliti masalah-masalah yang membutuhkan studi mendalam seperti permasalahan sosial yang terjadi di dalam lingkungan masyarakat tertentu. Penelitian deskriptif tidak terbatas hanya sampai pada

pengumpulan dan penyusunan data, tetapi meliputi analisis dan interpretasi data itu sendiri sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan.

Maka penerapan metode deskriptif kualitatif sangat sesuai dengan penelitian ini melihat realitas kelompok atau perkumpulan ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensinya di Terminal Bulupitu Purwokerto. Dengan adanya sumber data, peneliti dan teori yang beragam maka peneliti akan mendapatkan kebenaran data.

Dengan menggunakan jenis penelitian kualitatif deskriptif ini dirasa sangat sesuai untuk menggambarkan secara sistematis, faktual, dan akurat, mengenai fakta dan sifat populasi atau subjek tertentu secara lebih mendalam dan menyeluruh. Hal tersebut yang menjadikan penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif deskriptif untuk mengetahui seberapa bertahannya eksistensi ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto.

## **B. Tempat dan Waktu Penelitian**

### **1. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian adalah tempat atau lokasi di mana penelitian dilakukan. Adapun tempat penelitian yang diteliti dalam penelitian ini yaitu berlokasi di Terminal Bulupitu Purwokerto. Terminal Bus Purwokerto ini merupakan terminal tipe A di daerah Jawa dengan luas area mencapai 5,9 hektar. Terminal ini melayani bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Lokasinya berada di Jalan Suwito, Kelurahan Teluk, Kecamatan Purwokerto Selatan, Kota Purwokerto.

Di terminal ini masih banyak ojek konvensional setiap harinya, karena tersedianya tempat khusus untuk ojek konvensional yang cukup luas dan memadai. Tata ruang terminal Bulupitu Purwokerto cukup baik untuk mendukung adanya kemungkinan untuk melihat seberapa eksistensinya ojek konvensional yang secara langsung bersaing dengan ojek *online*.

### **2. Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada bulan Februari 2024-April 2024.

### C. Subjek dan Objek Penelitian

Pada penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, karena penelitian kualitatif berawal dari kasus tertentu yang ada pada situasi sosial tertentu dan hasil kajiannya tidak akan diberlakukan ke populasi, tetapi ditransferkan ke tempat lain pada situasi sosial yang memiliki kesamaan dengan situasi sosial pada kasus yang dipelajari. Terdapat perbedaan mendasar dalam pengertian antara populasi dan sampel dalam penelitian kualitatif dan kuantitatif. Dalam penelitian kualitatif, populasi diartikan sebagai wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi itu (Sugiyono, 2018).

Sugiono mengemukakan bahwa “sampel dalam penelitian kualitatif bukan dinamakan responden, tetapi sebagai nara sumber, atau partisipan, informan, teman dan guru dalam penelitian” (Sugiyono, 2018). Selain itu, sampel juga bukan disebut sampel statistik, tetapi sampel teoritis, karena tujuan penelitian kualitatif adalah untuk menghasilkan teori. Penentuan sampel dalam penelitian kualitatif dilakukan saat peneliti mulai memasuki lapangan dan selama penelitian berlangsung.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan oleh peneliti adalah dengan menggunakan *purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan sesuai dengan objek/ situasi sosial yang diteliti (Sugiyono, 2018).

Pemilihan informan ini menggunakan metode *purposive sampling*, kriteria yang ditetapkan oleh peneliti. Adapun kriteria dan subjek penelitian yang dijadikan sampel adalah sebagai berikut:

1. Ojek konvensional yang sudah lebih dari 3 tahun memangkal di Terminal Bulupitu Purwokerto;

2. Salah satu penumpang ojek konvensional langganan, dan penumpang ojek online yang rutin menggunakan jasa ojek online di Terminal Bulupitu Purwokerto;
3. Ketua paguyuban ojek konvensional.

#### **D. Jenis dan Sumber Data**

Menurut Lofland dan Lofland sebagaimana yang telah dikutip oleh Lexy. J. Moleong dalam bukunya yang berjudul Metodologi Penelitian Kualitatif, mengemukakan bahwa, “sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan, selebihnya berupa data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Berkaitan dengan hal itu pada bagian ini jelas datanya dibagi ke dalam kata-kata dan tindakan, sumber data tertulis, foto dan statistik” (Moleong, 2000).

Sedangkan yang dimaksud sumber data dalam penelitian adalah subyek dari mana data dapat diperoleh. Apabila menggunakan wawancara dalam mengumpulkan datanya maka sumber datanya disebut informan, yaitu orang yang merespon atau menjawab pertanyaan-pertanyaan baik secara tertulis maupun lisan. Apabila menggunakan observasi maka sumber datanya adalah berupa benda, gerak, atau proses sesuatu. Apabila menggunakan dokumentasi, maka dokumen atau catatanlah yang menjadi sumber datanya (Moleong, 2000).

Mengenai sumber yang digunakan dalam pelaksanaan penelitian ini terdiri atas dua jenis, sumber data primer dan sumber data sekunder, yaitu: Sumber data primer.

### 1. Sumber data primer

Sumber data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2018). Data primer yang akan digunakan adalah hasil dari penelitian observasi, dokumentasi dan wawancara dengan pengemudi ojek konvensional serta penumpang ojek.

**Tabel 1.2**  
**Informan yang Diwawancarai**

No.	Nama	Jabatan
1.	Syaridi	Ketua ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto
2.	Edi	Anggota ojek konvensional
3.	Taufik	Anggota ojek konvensional
4.	Sukono	Penumpang ojek konvensional yang pernah menggunakan jasa keduanya
5.	Surtini	Penumpang ojek online yang pernah menggunakan jasa keduanya

### 2. Sumber data sekunder

Sumber data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2018). Data sekunder yang dimanfaatkan dalam penelitian ini berasal dari berbagai sumber, seperti buku, jurnal, dan skripsi yang relevan dengan topik eksistensi dan pendapatan ojek konvensional.

## E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah metode untuk menghimpun data, fakta, atau informasi yang terdapat di lapangan. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi teknik. Triangulasi teknik adalah penggunaan teknik yang berbeda-beda untuk mendapatkan

sumber yang sama (Sugiyono, 2018). Berikut adalah triangulasi teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Observasi (Pengamatan)

Pengertian observasi merujuk pada tindakan teliti dalam memerhatikan, mencatat dengan akurat fenomena yang muncul, dan mempertimbangkan hubungan antara berbagai aspek dalam fenomena tersebut (Imam Gunawan, 2014). Observasi merupakan teknik yang mendasar dalam penelitian non tes. Observasi dilakukan dengan pengamatan yang jelas, rinci, lengkap, dan sadar tentang perilaku individu sebenarnya di dalam keadaan tertentu. Observasi atau pengamatan dapat diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Observasi ini menggunakan observasi partisipasi, di mana peneliti terlibat langsung dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian (Sugiyono, 2018).

Peneliti mengambil langkah untuk menjadi pengamat, karena peneliti ingin mendapatkan data yang mendalam terkait eksistensi ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto, ramai atau sepi nya penumpang ojek konvensional dan ojek online, dan hubungan sosial antara ojek online dan ojek konvensional, serta ikut merasakan suka dan dukanya yang dirasakan subjek penelitian.

2. Wawancara

Wawancara dalam konteks penelitian kualitatif adalah suatu bentuk percakapan yang memiliki tujuan tertentu dan dimulai dengan beberapa pertanyaan informal. Wawancara merupakan interaksi verbal yang terfokus pada suatu isu atau masalah tertentu, di mana dua orang atau lebih berkomunikasi secara langsung dan berhadapan secara fisik (Imam Gunawan, 2014). Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil menatap muka antara penanya atau pewawancara dengan penjawab

atau responden dengan menggunakan panduan wawancara (Sugiyono, 2018). Menurut Sugiono, “Wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu dan dengan wawancara peneliti akan mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang partisipan dalam menginterpretasikan situasi dan fenomena yang terjadi yang tidak mungkin bisa ditemukan melalui observasi” (Sugiyono, 2018). Sehingga sebelum melakukan wawancara, peneliti terlebih dahulu menyusun instrument wawancara yang akan digunakan ketika wawancara.

Jenis wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara terstruktur dan tidak terstruktur, wawancara terstruktur merupakan model pilihan apabila pewawancara mengetahui apa yang tidak diketahuinya, dan karenanya menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis. sedangkan wawancara tidak terstruktur adalah sebuah model pilihan, apabila pewawancara tidak mengetahui tentang apa yang tidak diketahuinya, harus berpedoman pada informan untuk menceritakan pada pewawancara..

Dalam wawancara terstruktur peneliti telah menggali informasi yang mendalam terkait dengan eksistensi ojek konvensional, dampak sosial ekonomi yang dirasakan setelah adanya ojek online, dan strategi untuk mempertahankan eksistensi sebagai ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto. Wawancara ini akan diajukan kepada ojek konvensional, ojek online dan penumpang.

**Tabel 1.3**  
**Kisi-Kisi Instrumen Wawancara**

No.	Aspek Masalah	Sub Aspek Masalah	Sumber Data
1.	Eksistensi Ojek Konvensional	1. Alasan memilih sebagai pekerja ojek konvensional 2. Hal yang dipertimbangkan untuk menjadi ojek konvensional	Pengemudi Ojek konvensional
		3. Latar belakang komunitas ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto 4. Jumlah pengemudi ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto 5. Pendapat mengenai sistem batas antar penumpang 6. Solidaritas ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto	Ketua ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto
2.	Kontribusi ojek konvensional dalam membantu perekonomian keluarga	1. Kondisi ekonomi keluarga 2. Tanggungan biaya kehidupan sehari-hari 3. Pendapatan sehari-hari dalam bekerja sebagai ojek konvensional	Pengemudi Ojek konvensional
3.	Mempertahankan eksistensi	1. Alasan ojek konvensional mempertahankan eksistensinya	Pengemudi Ojek konvensional



		2. Upaya yang dilakukan ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensinya	
4.	Persaingan ojek online dan ojek konvensional	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ojek konvensional dalam menyikapi persaingan dengan ojek online</li> <li>2. Dampak keberadaan ojek online terhadap ojek konvensional</li> </ol>	Pengemudi Ojek konvensional
5.	Tanggapan penumpang ojek konvensional dan ojek online	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alasan penumpang bertahan menggunakan jasa ojek konvensional dan ojek online</li> <li>2. Pendapat penumpang mengenai eksistensi ojek konvensional</li> <li>3. Alasan penumpang lebih memilih ojek online dari pada ojek konvensional</li> <li>4. Sistem atau cara memesan ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto</li> </ol>	Penumpang keduanya

### 3. Dokumentasi

Dokumen adalah rekaman tertulis, gambar, atau karya monumental yang mencatat peristiwa yang sudah terjadi. Studi dokumen digunakan sebagai pelengkap bagi metode observasi dan wawancara dalam penelitian (Imam Gunawan, 2014). Teknik studi

dokumentasi, digunakan untuk mempelajari berbagai sumber dokumentasi. Penggunaan teknik ini dimaksudkan untuk mengungkapkan peristiwa, objek dan tindakan-tindakan yang dapat menambah pemahaman peneliti terhadap gejala-gejala masalah yang diteliti. Dalam penelitian ini menggunakan dokumen tertulis, meliputi catatan hasil penimbangan yang dilakukan pengurus bank sampah, struktur pengurus dan dokumen tertulis lainnya, sedangkan untuk gambar, peneliti akan mengambilnya mengenai kegiatan pelaksanaan bank sampah mulai dari pengumpulan sampah, pemilahan, penimbangan, pencatatan sampai penjualan ke pengepul sampah, serta aktivitas peserta didik yang berkaitan dengan bank sampah yang dapat membentuk sikap peduli lingkungannya.

**Tabel 1.4**  
**Pedoman Dokumentasi**

No.	Dokumen	Sumber data
1.	Data profil Terminal Bulupitu Purwokerto	Internet dan wawancara
2.	Profil ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto	Observasi dan wawancara
3.	Foto-foto pendukung saat penelitian	Dokumentasi peneliti

#### **F. Pemeriksaan keabsahan data**

Pemeriksaan keabsahan data menggunakan triangulasi sebagai proses memantapkan derajat kepercayaan (validitas) dan konsistensi (reliabilitas) data, serta bermanfaat juga sebagai alat bantu analisis data di lapangan (Imam Gunawan, 2014).

Teknik triangulasi ini digunakan untuk mengecek keabsahan data yang diperoleh dari observasi, wawancara dan dokumentasi, sehingga dapat menghasilkan data Eksistensi dan Pendapatan Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital Terminal Bulupitu Purwokerto yang valid dan reliabel.

## G. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan langkah sistematis dalam mengorganisir dan menyusun hasil wawancara, catatan, dan materi yang terkumpul dengan tujuan untuk meningkatkan pemahaman terhadap semua informasi yang terhimpun (Imam Gunawan, 2014).

Dalam penelitian ini, saya menggunakan teknik analisis data di lapangan model Miles *and* Huberman, yaitu:

- a. Reduksi data merupakan proses merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, mencari tema dan pola serta membuang hal-hal yang tidak diperlukan. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas (Sugiyono, 2018).
- b. Penyajian Data digunakan untuk lebih meningkatkan pemahaman kasus dan sebagai acuan mengambil tindakan berdasarkan pemahaman dan analisis sajian data (Imam Gunawan, 2014). Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian atau narasi singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sejenisnya (Sugiyono, 2018).
- c. Penarikan kesimpulan merupakan hasil penelitian yang menjawab fokus penelitian berdasarkan hasil analisis data (Imam Gunawan, 2014).

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Profil Terminal Bulupitu Purwokerto**

Terminal Bulupitu Purwokerto merupakan Terminal Tipe A yang terbesar di wilayah Jawa Tengah. Untuk keseluruhan area terminal dan fasilitasnya, Terminal Bulupitu Purwokerto menggunakan lahan seluas 10 Hektar. Terminal yang berfungsi untuk melayani kendaraan dengan trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan. Terminal Bulupitu Purwokerto diresmikan oleh Gubernur Jawa Tengah pada tanggal 16 April 2005 (Putra, 2020).

Terminal Bulupitu Purwokerto merupakan terminal baru yang sebelumnya berada di bundaran Jl. Gerilya – Jl. S. Parman – Jl. KH. Wahid Hasyim yang kini menjadi Taman Rekreasi Andhang Pangeran (TRAP) yang saat itu menggunakan lahan dengan luas 1,8 Ha dengan kekurangan tidak memiliki jalan akses, ruang tunggu yang kurang nyaman dan kenyamanan yang kurang baik. Upaya relokasi tersebut dalam rangka mengoptimalkan pelayanan terhadap masyarakat sesuai fungsi terminal yaitu tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, tempat pergantian moda dan tempat pengaturan perjalanan kendaraan umum. Terminal tersebut sudah mempunyai persyaratan sebagai terminal Penumpang Tipe A, yaitu memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang memadai (wawancara pada tanggal 25 April 2024)

Sekarang ini, Terminal Bulupitu Purwokerto terletak dan beralamat di Jl. Soewito Grumbul Karanggayam, Desa Teluk, Kecamatan Purwokerto Selatan, Kabupaten Banyumas, Provinsi Jawa Tengah. Terminal ini telah dilengkapi dengan fasilitas yang cukup memadai, diantaranya (observasi tanggal 25 April 2024):

- a. Locket penjualan tiket bis

- b. Jalur pemberangkatan
- c. Jalur kedatangan
- d. Ruang tunggu
- e. Kantor pengelola
- f. Tempat parkir pengantar
- g. *Food court* dan UMKM Center
- h. Ruang informasi dan pengaduan
- i. Toilet
- j. Taman
- k. Mushola atau tempat ibadah
- l. Posko kesehatan

Selain fasilitas yang telah disebutkan, di Terminal Bulupitu juga terdapat tempat atau *shelter* yang disediakan untuk para pengemudi ojek konvensional. Ojek konvensional ini memang berada di Purwokerto yang menyebar ke berbagai tempat, salah satunya yaitu Terminal Bulupitu Purwokerto. Ojek konvensional di Terminal Bulupitu merupakan suatu komunitas resmi, tetapi tidak berbadan hukum (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

Diketahui oleh Bapak Syaridi, keanggotaan komunitas ojek konvensional ini awalnya berjumlah 40 orang, namun karena keberadaan ojek online yang semakin menjamur, sekitar 23 orang anggota telah beralih menjadi pengemudi ojek online dan keluar dari keanggotaan komunitas ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto. 17 orang anggota yang tersisa terpecah kembali menjadi 5 orang pengemudi ojek beridentitas ganda yakni ojek konvensional dan ojek online, serta 12 orang bekerja sebagai pengemudi ojek konvensional murni. Untuk mendapatkan penumpang, ojek konvensional di Terminal Bulupitu ini tidak memiliki batasan terhadap seberapa banyak penumpang yang akan diantarkan oleh satu tukang ojek (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

## B. Eksistensi Ojek Konvensional Di Terminal Bulupitu Purwokerto

Ojek konvensional adalah salah satu pekerjaan dari sektor informal yang ada di Purwokerto dalam bidang jasa angkutan transportasi. Keberadaan ojek konvensional di Purwokerto ini telah menyebar ke berbagai tempat, salah satunya Terminal Bulupitu Purwokerto. Ojek konvensional di Terminal Bulupitu sendiri telah ada sejak lama. Keberadaan ojek konvensional ini digunakan oleh para penumpang sebagai moda transportasi yang sederhana untuk mereka melanjutkan perjalanan. Ojek konvensional ini masih bisa kita jumpai dan masih banyak keberadaannya di Terminal Bulupitu. Beberapa pekerja ojek konvensional di Terminal Bulupitu ini telah bekerja dalam jangka waktu yang telah lama dan masih bertahan hingga saat ini meskipun kini dihadapkan dengan pertumbuhan ekonomi digital sehingga ojek konvensional mempunyai saingan unggul yaitu ojek *online*.

Dengan adanya ojek online ini, anggota komunitas ojek konvensional Terminal Bulupitu mengakui bahwa mereka menganggap ojek online sebagai pesaing kerjanya. Hal itu disebabkan karena hampir semua konsumen mereka beralih menggunakan ojek online. Pak Taufik sebagai anggota ojek konvensional menuturkan bahwa ada beberapa konsumen mereka yang biasanya berlangganan, namun setelah adanya ojek online terkadang mereka beralih menggunakan ojek online (wawancara pada tanggal 3 Mei 2024). Hilangnya loyalitas beberapa pelanggan ini diakibatkan karena ketidaksiapan ojek konvensional untuk bersaing dengan ojek online.

Kehadiran ojek *online* mengakibatkan eksistensi ojek konvensional berada dalam kondisi terkalahkan oleh ojek *online*. Jumlah pengojek konvensional semakin sedikit dan pelanggan semakin terbatas. Pendapatan yang semakin kecil membawa pengemudi ojek konvensional berada dalam kondisi kritis. Untuk itu pengemudi ojek konvensional harus menghadapi tantangan dan adaptasi lingkungan dengan cara melakukan perbaikan

pelayanan jasa transportasi supaya tujuan akan eksistensi ojek konvensional dapat bertahan di era ekonomi digital ini dapat tercapai. Untuk mencapai tujuan tersebut, diperlukan beberapa kondisi yang menjadi indikator eksistensinya. Kondisi-kondisi tersebut di antaranya (wawancara pada tanggal 25 April 2024):

1. Jumlah anggota ojek konvensional yang masih bertahan di Terminal Bulupitu Purwokerto

Beberapa anggota ojek konvensional yang masih bertahan di Terminal Bulupitu Purwokerto membuktikan adanya sumber daya yang telah dimiliki oleh komunitas ojek konvensional dalam melakukan sebuah tindakan yang didasarkan motif. Ojek konvensional sebagai aktor memiliki kepentingan, yaitu untuk bertahan di tengah adanya sistem ekonomi digital. Oleh karena itu, agar kepentingan mereka dapat terealisasi, maka perlu kontrol terhadap sumber daya yang mereka miliki.

Menurut Syaridi, selaku ketua ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto, jumlah anggota aktif komunitas ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto saat ini berjumlah 12 orang. Tetapi keberadaan mereka di Terminal Bulupitu Purwokerto dengan jumlah tersebut menunjukkan bahwa mereka memiliki sebuah sumber daya untuk bertahan di tengah persaingan penyedia layanan transportasi yang beragam saat ini (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

2. Pasar / Pelanggan tetap

Jauh sebelum adanya ojek *online*, ojek konvensional telah banyak membantu masyarakat dalam melakukan perpindahan. Ojek konvensional dianggap lebih cepat dan terjangkau daripada menggunakan kendaraan umum, seperti angkot, bus kota, dan taksi. Ojek konvensional bisa mengantarkan penumpang ke suatu tempat yang letaknya tidak bisa dijangkau oleh kendaraan umum lainnya, sehingga masyarakat memilih menggunakan ojek konvensional.

Pak Edi, salah satu pengemudi ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto mengaku bahwa ia mempunyai langganan penumpang yang biasa ia antarkan, contohnya adalah mahasiswa. Secara tidak langsung, Bapak Edi telah memiliki pelanggan tetap meskipun ruang-ruang publik mereka sedikit berkurang akibat adanya persaingan oleh layanan transportasi yang berbasis ekonomi digital, seperti ojek *online* (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

Masyarakat masih memanfaatkan layanan ojek konvensional, dengan alasan tarif ojek konvensional yang bisa ditawarkan sesuai kesepakatan jarak tempuh, sehingga ojek konvensional cenderung tarifnya lebih murah daripada ojek *online* karena mempunyai tarif yang sudah ditetapkan sesuai dengan ketentuan perusahaan ojek *online*. Dengan adanya hal tersebut, maka tidak ada proses negosiasi tarif antara penumpang dengan pengemudi ojek *online*. Hal tersebut menunjukkan bahwa ojek konvensional masih memiliki pasar yang merepresentasikan sebuah sumber daya. Jadi, ojek konvensional sebagai aktor mampu mengontrol sumber daya yang mereka miliki untuk merealisasikan tujuannya.

### 3. Tersedianya tempat atau *shelter* ojek konvensional

Dikatakan sebagai ojek konvensional karena ojek memiliki tempat khusus yang menjadi tempat berkumpulnya tukang ojek, misalnya di pasar, halte bus, terminal, stasiun dan tempat-tempat keramaian lainnya. Terminal Bulupitu Purwokerto merupakan tempat berkumpulnya bus kota, sehingga tempat tersebut selalu ramai oleh masyarakat yang ingin bepergian. Hal tersebut dimanfaatkan oleh para ojek untuk mencari penumpang.

Oleh sebab itu ojek memilih terminal untuk dijadikan pangkalan tetap mereka. Sedangkan Ojek *online* sebagai penyedia layanan transportasi modern tidak memiliki tempat khusus seperti ojek konvensional. Menurut tindakan rasionalitas Coleman, ojek konvensional sebagai aktor memiliki sumber daya yang mampu



dikontrol berdasarkan sebuah motif atau tujuan agar kepentingannya bisa terpenuhi dan bisa terealisasikan.

Meskipun kini ekonomi digital telah melahirkan adanya ojek *online*, namun beberapa pengemudi ojek konvensional tetap mempertahankan pekerjaannya sebagai ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto. Hal tersebut dilakukan sejalan dengan teori tindakan sosial Max Weber tahun 1922 yang terbentuk menjadi beberapa jenis rasionalitas, diantaranya:

#### 1. Rasionalitas Instrumen

Rasionalitas instrumen adalah tindakan sosial yang melandaskan diri kepada pertimbangan manusia yang rasional ketika menanggapi lingkungan eksternalnya dan ketika menanggapi orang lain di luar dirinya dalam rangka usahanya untuk memenuhi kebutuhan hidup (Putra, 2020). Tindakan rasionalitas instrumental pada tukang ojek yang mempertahankan konsumennya yaitu berdasarkan kebutuhan ekonomi keluarga tukang ojek tersebut. Ojek konvensional berperan sebagai pekerjaan utama mereka. Selain itu, mereka juga berperan sebagai tulang punggung keluarga, mengharuskan mereka untuk mendapatkan penghasilan guna mencukupi kebutuhan sehari-hari. Keterbatasan mereka dalam bidang pendidikan dan keahlian juga menjadikan mereka tidak mempunyai alternatif pekerjaan lain, sehingga mereka tetap berupaya untuk bekerja sebagai pengemudi ojek konvensional. menawar dalam penentuan harga (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

#### 2. Rasionalitas Nilai

Pada penelitian ini, rasionalitas nilai dapat menunjukkan nilai-nilai apa saja yang menjadi alasan ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto dalam mempertahankan eksistensinya. Adapun nilai-nilai tersebut berupa nilai ekonomi, hal ini jelas dijadikan alasan ojek konvensional karena ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto berharap pada pelanggannya agar tetap menggunakan jasa mereka

sehingga mereka tetap mendapatkan penghasilan dari mata pencahariannya tersebut. Selain itu, kurangnya penghasilan juga berdampak pada keterbatasan modal yang dimiliki, sehingga pengemudi ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto tidak dapat beralih menjadi ojek online. Dari hasil wawancara yang telah dilakukan, bapak Taufik menyebutkan bahwa salah satu alasan beliau masih bertahan sebagai pekerja ojek konvensional dikarenakan terbatasnya modal. Menurutnya, beliau tidak mempunyai *smartphone*, juga tidak mempunyai biaya untuk mengisi kuota sedangkan jika bekerja sebagai ojek *online* tentunya harus mempunyai *smartphone* yang terisi kuota (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

Selain itu, bapak Edi juga menyebutkan bahwa jika ingin menjadi ojek *online* harus mempunyai motor yang belum berumur, sedangkan beliau hanya punya motor tua. Keterbatasan yang mereka punya, menjadikannya tetap bertahan sebagai pekerja ojek konvensional yang berusaha untuk terus mempertahankan eksistensinya (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

Nilai solidaritas, hal ini juga menjadi alasan ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensinya, karena adanya kedekatan antar sesama anggota juga eratnya silaturahmi antar anggota.

### 3. Rasionalitas Afeksi

Rasional afeksi yang terdapat pada penelitian ini, yaitu adanya dorongan motivasi ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto untuk terus bekerja dan menghasilkan penghasilan setiap harinya. Tanggung jawab yang mereka punya sebagai tulang punggung keluarga, menjadikannya tetap mempertahankan eksistensi pekerjaan ojek konvensional ini. Selain itu, adanya perasaan tidak suka dari pengemudi ojek konvensional terhadap pengemudi ojek online terkait tarif harga yang ditetapkan ojek online, yang menurutnya tidak masuk akal. Bapak Edi sebagai ojek konvensional merasa bingung mengenai pematokan tarif ojek *online* yang tidak masuk akal, bagaimana bisa

jarak jauh maupun dekat tetapi harganya tetap sama. Beliau mencontohkan rentang jarak antara 1 – 15 km berlaku tarif 15.000, itu berarti jarak 1 km dan jarak 15 km mendapatkan tarif yang sama, hal ini menurutnya aturan yang samar dan tidak masuk akal. Karena dalam ojek konvensional, pematokan harga ditetapkan sesuai aturan tawar menawar, tetapi tidak mungkin untuk menetapkan tarif yang sama dengan jarak yang berbeda. (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

#### 4. Rasionalitas Tradisional

Rasionalitas tradisional adalah suatu tindakan yang didasarkan pada kebiasaan-kebiasaan, tindakan sosial yang didorong dan berorientasi kepada tradisi masa lampau. Tindakannya didasarkan pada tradisi ojek konvensional sebelumnya, salah satunya yaitu masih adanya sistem tawar menawar dalam penentuan harga.

### **C. Upaya Ojek Konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto Dalam Mempertahankan Eksistensinya di Era Ekonomi Digital**

Setelah banyaknya perkembangan ekonomi digital, pekerja ojek konvensional merasa sangat tersaingi akan keberadaan ojek *online*, namun bagaimana pun mereka harus tetap mempertahankan eksistensinya. Pak Edi selaku pekerja ojek konvensional Terminal Bulupitu merasakan dampak yang sangat besar terhadap pekerjaannya semenjak adanya ojek *online*. Dampak yang beliau rasakan semenjak adanya ojek *online* adalah berkurangnya jumlah penumpang yang menggunakan jasanya, sehingga hal tersebut berpengaruh juga terhadap pendapatan yang didapatkan, beliau menyebutkan bahwa pendapatan yang didapatkan dalam sehari jumlahnya tidak pasti, maksimal mendapatkan uang seratus ribu (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

Dalam sehari beliau hanya bisa mengantarkan penumpang 1 sampai 3 orang. Namun dengan keadaan yang seperti itu, beliau dan juga rekan-rekan se-komunitas ojek konvensional di Terminal Bulupitu tetap bertahan sebagai pekerja ojek konvensional dengan melakukan berbagai upaya.

Adapun upaya yang dilakukan komunitas ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto dalam mempertahankan eksistensinya adalah:

1. Pembatasan Wilayah

Para pengemudi ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto adalah salah satu korban beroperasinya ojek *online*. Mereka semakin sulit memenuhi kebutuhan layak hidup. Mayoritas pengemudi ojek konvensional dalam menghadapi situasi ini telah mencoba mengurangi risiko negatif seperti krisis pemenuhan makan, pakaian, dan tempat tinggal bagi keluarga mereka. Layaknya masyarakat petani, komunitas pengemudi ojek konvensional, menyelamatkan hidup para pengemudi ojek konvensional, di tengah maraknya ojek *online*. Mereka berdiskusi dan berinisiasi bersama, membangun kepercayaan kolektif, menawarkan zonasi pelayanan ojek, membuat kesepakatan yang dinamakan zona merah di area pangkalan ojek konvensional.

Sesuai dengan konsep etika, pengemudi *online* dengan ikhlas memahami tanggung jawab kehidupan nasib pengemudi terhadap kondisi keluarga ojek konvensional. Pak Syaridi, selaku ketua komunitas pengemudi ojek konvensional mengatakan bahwa sekarang ini ojek *online* sudah bisa memasuki atau bisa mengambil *orderan* di area dalam terminal, padahal dulu belum bisa, namun meskipun begitu terdapat area yang tidak boleh dilewati oleh ojek *online*, di mana ojek *online* tidak boleh mengambil atau menurunkan penumpang di sana (wawancara pada tanggal 25 April 2024).

Adapun tempat yang dimaksud adalah pintu utara Terminal Bulupitu Purwokerto, yang mana area tersebut dinamakan zona merah. Zona merah merupakan batasan kawasan ojek *online* untuk mengambil penumpang di kawasan kekuasaan ojek konvensional. Para pengemudi ojek konvensional menghindari risiko adanya perebutan penumpang di kawasan pangkalan mereka dan upaya menyelamatkan pendapatan mereka agar penumpang yang berasal dari wilayah pangkalannya tidak beralih ke ojek *online*.

Area zona merah ini selain diketahui oleh ojek konvensional dan ojek *online*, ternyata sebagian penumpang juga mengetahui hal tersebut. Bapak Sukono, selaku penumpang ojek *online* yang pernah menggunakan jasa ojek konvensional mengatakan bahwa ia mengetahui mengenai area zona merah tersebut, begitu pula dengan penumpang yang lain. Sehingga para penumpang dapat memposisikan diri saat akan mengorder baik itu layanan jasa ojek konvensional atau ojek *online*.

## 2. Berperan sebagai Ojek Panggilan

Ojek panggilan yang dimaksud adalah ojek konvensional yang menerima *orderan* dengan cara melalui telepon dari pelanggannya. Menurut pak Taufik, salah satu pengemudi ojek konvensional mengatakan bahwa biasanya para pengemudi ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto akan memberikan nomor ponsel mereka ke para pelanggan, agar memudahkan mereka dalam mengambil *orderan*. Hal ini juga dilakukan para pengemudi ojek konvensional sebagai wujud dari adaptasi mereka dalam menghadapi era ekonomi digital. Meskipun hanya menggunakan nomor telepon biasa dalam artian tidak memakai aplikasi, namun mereka dapat meningkatkan strategi bertahan di era sekarang.

## 3. Melakukan Pembaharuan terhadap Sistem Pelayanan

Semenjak adanya persaingan antara ojek konvensional dan ojek *online*, para pengemudi ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto melakukan pembaharuan terhadap pelayanannya, yaitu dengan cara meningkatkan kinerja dalam mencari pelanggan. Pak Edi mengatakan bahwa sejak ada ojek *online*, komunitasnya harus gerak cepat dalam mencari pelanggan, dalam artian kini mereka tidak hanya duduk-duduk di *shelter* ojek pangkalan saja namun mereka harus lari-larian untuk mengejar penumpang yang baru turun dari bus. Selain itu, mereka juga rela menerapkan tarif yang lebih rendah dibandingkan dengan tarif ojek *online* demi mencapai kesepakatan dengan

penumpang. Hal ini mereka lakukan demi dapat menambah penghasilan harian mereka (wawancara pada tanggal 25 April 2014).

#### D. Analisis Perspektif Ekonomi Syariah

Eksistensi ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto masih terlihat keberadaannya, meskipun kini harus siap bersaing dengan ojek *online* di tengah perkembangan ekonomi digital. Terdapat beberapa nilai yang dapat dilihat secara perspektif ekonomi syariah mengenai eksistensi ojek konvensional saat ini, diantaranya:

##### 1. Nilai Keamanan dan Kejujuran

Seperti yang telah diketahui, saat ini eksistensi ojek konvensional mengalami penurunan, hal ini tidak luput dari keputusan pelanggan dalam menentukan penggunaan jasanya. Faktor keamanan dan kejujuran dapat memengaruhi keputusan pelanggan tersebut. Adapun faktor keamanan dapat berupa adanya Surat Izin Mengemudi yang seharusnya dimiliki oleh para pengemudi ojek konvensional, kondisi motor yang dipakai harus dalam keadaan stabil juga bebas pajak agar terhindar dari peristiwa yang tidak diinginkan. Namun hal tersebut tidak dapat kita ketahui secara langsung pada ojek konvensional, yang faktanya mereka tidak terikat dalam aturan resmi seperti yang ada pada ojek online. Begitu pula dengan nilai kejujuran, karena tidak ada tarif yang pasti, memudahkan pengemudi ojek konvensional berbuat dzolim dalam artian memberikan harga seenaknya kepada penumpang. Padahal dalam Islam mengajarkan kita untuk berbuat jujur dan menghindari sikap dzolim.

Sebagaimana Allah SWT berfirman:

يَوْمَ لَا يَنْفَعُ الظَّالِمِينَ مَعَذِرَتُهُمْ وَلَهُمُ اللَّعْنَةُ وَلَهُمْ سُوءُ الدَّارِ

Artinya: “Yaitu permintaan maaf tidak berguna bagi orang-orang dzalim. Bagi mereka laknat dan tempat tinggal yang buruk.” (Q.S. Al-Ghafir: 52)

Rasulullah SAW bersabda mengenai nilai kejujuran ini dalam hads yang berbunyi:

إِنَّ التَّجَارَ يُبْعَثُونَ يَوْمَ الْقِيَامَةِ فَجَارًا إِلَّا مَنِ اتَّقَى اللَّهَ وَبَرَ وَصَدَقَ

Artinya: “Sesungguhnya para pedagang akan dibangkitkan pada hari kiamat nanti sebagai orang-orang fajir (jahat) kecuali pedagang yang bertakwa kepada Allah, berbuat baik dan berlaku jujur”

## 2. Sikap Semangat dalam Bekerja

Meskipun kini eksistensi ojek konvensional terlihat menurun tetapi mereka tetap bersemangat dan yakin dalam menekuni pekerjaannya. Hal tersebut dilakukan karena mereka percaya akan kepastian rezeki dari Allah SWT. kepastian rezeki dari Allah itu benar adanya, sebagaimana disebutkan dalam surah al-Qasas ayat 82 yang berbunyi:

وَأَصْبَحَ الَّذِينَ تَمَنَّوْا مَكَانَهُ بِالْأَمْسِ يَقُولُونَ وَيَكَانَ اللَّهُ يَبْسُطُ الرِّزْقَ لِمَن يَشَاءُ مِنْ عِبَادِهِ وَيَقْدِرُ لَهُمْ لَوْلَا أَن مَنَّ اللَّهُ عَلَيْنَا لَخَسَفَ بِنَا وَيَكَانَهُ لَا يُفْلِحُ الْكَافِرُونَ

Artinya: “Dan jadilah orang-orang yang kemarin mencita-citakan kedudukan Karun itu, berkata: “Aduhai, benarlah Allah melapangkan rezeki bagi siapa yang Dia kehendaki dari hamba-hamba-Nya dan menyempitkannya; kalau Allah tidak melimpahkan karunia-Nya atas kita benar-benar Dia telah membenamkan kita (pula). Aduhai benarlah, tidak beruntung orang-orang yang mengingkari (nikmat Allah)” (Q.S. Al-Qasas: 82).

## 3. Nilai toleransi

Istilah toleransi berasal dari Bahasa Latin, yaitu “*tolerare*” yang berarti sabar terhadap sesuatu. Toleransi juga diartikan sebagai suatu sikap atau perilaku manusia yang mengikuti aturan, di mana seseorang dapat menghargai, menghormati terhadap perilaku orang lain (Bakar, 2015).

Sikap toleransi ini juga diterapkan oleh ojek konvensional dan ojek *online* dalam menaati peraturan mengenai area zona merah. Pak Edi selaku pengemudi ojek konvensional mengatakan bahwa hubungan antara ojek konvensional dan ojek online terjalin baik dan saling menghargai. Beliau juga menambahkan bahwa beliau menerapkan sikap toleransi dan menghargai antar sesama (wawancara tanggal 25 April 2024). Begitu pula dengan para pengemudi ojek konvensional yang taat dan mematuhi aturan. Sikap *toleransi* sangat dianjurkan, sebagaimana Allah SWT berfirman:

وَإِذَا حُيِّبْتُمْ بِتَحِيَّةٍ فَحَيُّوا بِأَحْسَنَ مِنْهَا أَوْ رُدُّوهَا إِنَّ اللَّهَ كَانَ عَلَىٰ كُلِّ شَيْءٍ حَسِيبًا

Artinya: “Apabila kamu diberi penghormatan dengan suatu penghormatan, maka balaslah penghormatan itu (dengan serupa). Sesungguhnya Allah memperhitungkan segala sesuatu” (Q.S. an-Nissa: 86).

Hubungan baik untuk menaati peraturan yang telah disepakati bersama juga merupakan bagian dari etika dalam berbisnis.

Firman Allah mengenai etika bisnis tercantum dalam surat al-Qashash ayat 77, yang berbunyi:

وَأَتَّبِعْ فِيمَا آتَاكَ اللَّهُ الدَّارَ الْآخِرَةَ وَلَا تَنْسَ نَصِيبَكَ مِنَ الدُّنْيَا وَأَحْسِنَ كَمَا أَحْسَنَ اللَّهُ إِلَيْكَ وَلَا تَبْغِ الْفُسَادَ فِي الْأَرْضِ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْمُفْسِدِينَ

Artinya: “Dan carilah pada apa yang telah dianugerahkan Allah kepadamu (kebahagiaan) negeri akhirat, dan janganlah kamu melupakan kebahagiaanmu dari (kenikmatan) duniawi dan berbuat baiklah (kepada orang lain) sebagaimana Allah telah berbuat baik, kepadamu, dan janganlah kamu berbuat kerusakan di (muka) bumi. Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang-orang yang berbuat kerusakan” (Q.S. Al-Qashash: 77).



#### 4. Nilai solidaritas

Gotong royong dan saling membantu antar sesama anggota ojek konvensional yang sedang tertimpa musibah, dan saling menghargai untuk menunggu antrean dalam mendapatkan penumpang juga termasuk nilai solidaritas. Hal ini terjadi baik itu dalam ojek konvensional maupun ojek online.

Nilai solidaritas dianjurkan oleh Allah sebagaimana dalam surat almaidah ayat 2, yang berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَحِلُّوا شَعَائِرَ اللَّهِ وَلَا أَسْهُرَ الْحَرَامِ وَلَا أَيْدِيَّ وَلَا أَمْمِينَ الْبَيْتِ الْحَرَامِ بَيْنَكُمْ فَضْلًا مِّن رَّبِّهِمْ وَرِضْوَانًا ۚ وَإِذَا حَلَلْتُمْ فَاصْطَادُوا ۚ وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَاٰنُ قَوْمٍ أَن صَدُّوكُمْ عَنِ الْمَسْجِدِ الْحَرَامِ أَن تَعْتَدُوا ۚ وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ ۚ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ ۚ وَاتَّقُوا اللَّهَ ۚ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu melanggar syi'ar-syi'ar Allah, dan jangan melanggar kehormatan bulan-bulan haram, jangan (mengganggu) binatang-binatang had-ya, dan binatang-binatang qalaa-id, dan jangan (pula) mengganggu orang-orang yang mengunjungi Baitullah sedang mereka mencari karunia dan keridhaan dari Tuhannya dan apabila kamu telah menyelesaikan ibadah haji, maka bolehlah berburu. Dan janganlah sekali-kali kebencian(mu) kepada sesuatu kaum karena mereka menghalang-halangi kamu dari Masjidilharam, mendorongmu berbuat aniaya (kepada mereka). Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran. Dan bertakwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat siksa-Nya” (Q.S. Al-Maidah: 2).

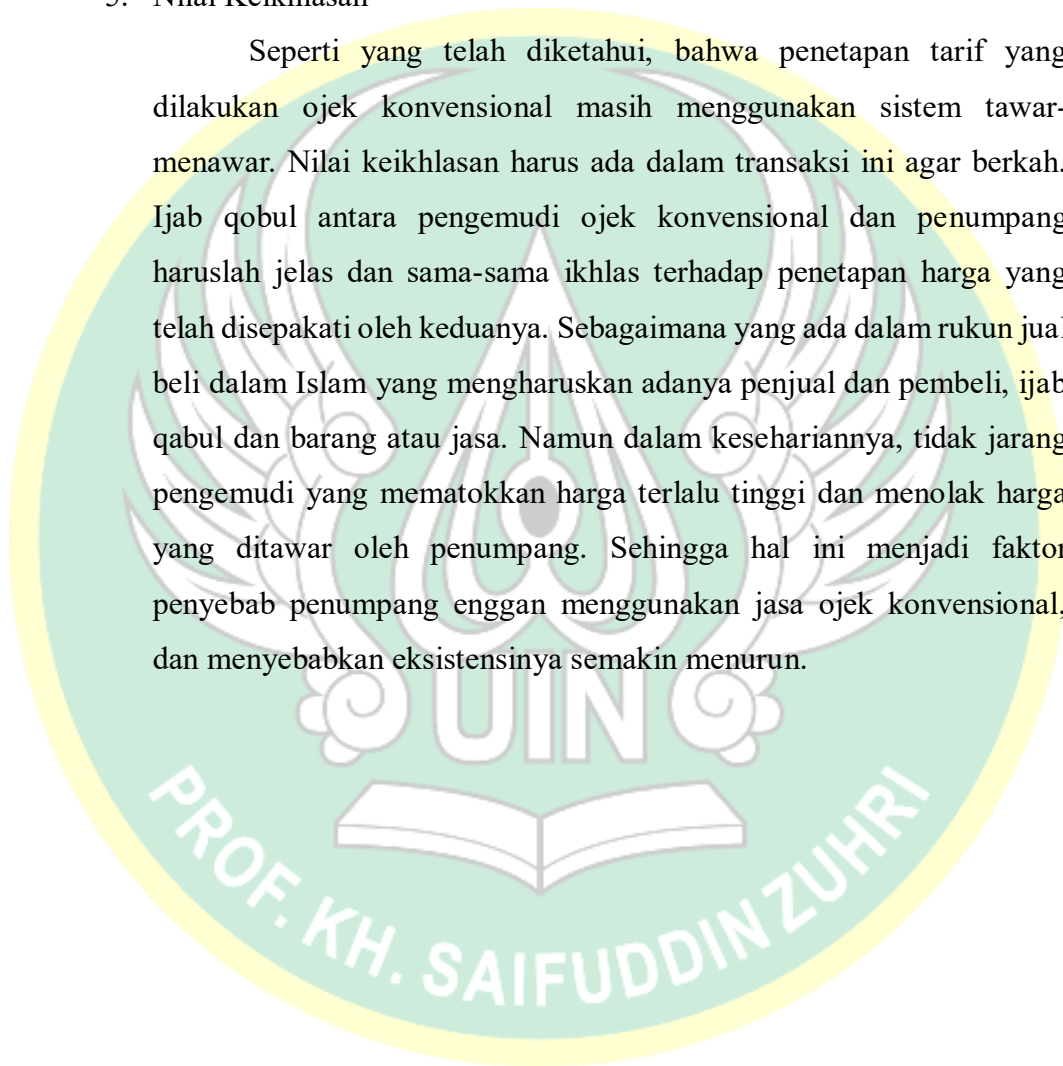
Rasulullah SAW juga bersabda mengenai nilai solidaritas ini, hadis tersebut berbunyi:

مَثَلُ الْمُؤْمِنِينَ فِي تَوَادُّهِمْ وَتَرَاحِمِهِمْ وَتَعَاطُفِهِمْ مَثَلُ الْجَسَدِ إِذَا اشْتَكَى مِنْهُ عُضْوٌ تَدَاعَىٰ لَهُ سَائِرُ الْجَسَدِ بِالسَّهْرِ وَالْحَمَىٰ

Artinya: “Perumpamaan orang-orang mukmin dalam hal saling mencintai, menyayangi, dan mengasihi bagaikan satu tubuh. Apabila ada salah satu anggota tubuh yang sakit, maka seluruh tubuhnya akan ikut terjaga (tidak bisa tidur) dan panas (turut merasakan sakitnya)” (HR. Bukhari dan Muslim).

#### 5. Nilai Keikhlasan

Seperti yang telah diketahui, bahwa penetapan tarif yang dilakukan ojek konvensional masih menggunakan sistem tawar-menawar. Nilai keikhlasan harus ada dalam transaksi ini agar berkah. Ijab qobul antara pengemudi ojek konvensional dan penumpang haruslah jelas dan sama-sama ikhlas terhadap penetapan harga yang telah disepakati oleh keduanya. Sebagaimana yang ada dalam rukun jual beli dalam Islam yang mengharuskan adanya penjual dan pembeli, ijab qabul dan barang atau jasa. Namun dalam kesehariannya, tidak jarang pengemudi yang mematokkan harga terlalu tinggi dan menolak harga yang ditawarkan oleh penumpang. Sehingga hal ini menjadi faktor penyebab penumpang enggan menggunakan jasa ojek konvensional, dan menyebabkan eksistensinya semakin menurun.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada penelitian yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Eksistensi ojek konvensional di Terminal Bulupitu masih terlihat keberadaannya, meskipun harus dihadapkan dengan pertumbuhan ekonomi digital yang mana telah melahirkan pesaing yang unggul yaitu ojek *online*. Eksistensi ojek konvensional di Terminal Bulupitu ini masih ada karena beberapa pengemudi ojek konvensional masih mempertahankan pekerjaannya dengan beberapa alasan. Pertama, adanya nilai rasionalitas instrumen yang berarti tindakan atas pertimbangan dalam memenuhi kebutuhan hidup. Kedua, adanya rasionalitas nilai, yang terdiri dari nilai ekonomi yaitu kebutuhan pemasukan penghasilan dari penumpang dan juga keterbatasan modal untuk beralih menjadi ojek online. Ketiga, adanya rasionalitas afeksi, yaitu adanya rasa tanggung jawab sebagai tulang punggung keluarga merinya dorongan motivasi untuk terus mempertahankan eksistensi ojek konvensional. Keempat, adanya rasionalitas tradisional yaitu masih menerapkan sistem penetapan tarif menggunakan sistem tawar-menawar yang mana hal ini sudah dilakukan berdasarkan tradisi masa lampau.
2. Upaya-upaya yang dilakukan ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto untuk mempertahankan eksistensinya pada era ekonomi digital, di antaranya: Pertama, melakukan pembatasan wilayah, untuk mempertahankan eksistensinya, komunitas ojek konvensional di Terminal Bulupitu berdiskusi untuk menawarkan zonasi pelayanan ojek, membuat kesepakatan bersama dengan pengemudi ojek online mengenai area zona

merah. Area zona merah yang di maksud adalah pintu utara Terminal Bulupitu Purwokerto, yang berarti sebagai batasan kawasan ojek online untuk mengambil penumpang di kawasan kekuasaan ojek konvensional. Kedua, berperan sebagai Ojek Panggilan, ojek panggilan yang dimaksud adalah ojek konvensional yang menerima orderan dengan cara melalui telepon dari pelanggan. Para pengemudi ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto akan memberikan nomor telepon mereka ke para pelanggan agar memudahkan mereka untuk mengambil orderan. Ketiga, melakukan pembaharuan terhadap sistem pelayanan, yaitu dengan cara meningkatkan kinerja dalam mencari pelanggan. Selain itu, mereka juga rela menerapkan tarif yang lebih rendah dari harga awal demi mencapai kesepakatan dengan penumpang.

3. Dalam perspektif terdapat 5 nilai keislaman, pertama, adanya nilai keamanan dan kejujuran seperti kejelasan identitas, kejelasan surat motor, kondisi motor dan pematokan. Kedua, sikap semangat bekerja meskipun kini eksistensi ojek konvensional mengalami penurunan. Ketiga nilai solidaritas, nilai solidaritas antar sesama anggota komunitas ojek konvensional Terminal Bulupitu ini tercermin dalam hal gotong royong antar sesama anggota, keempat nilai toleransi antara ojek konvensional dan ojek online. Kelima nilai keikhlasan yang seharusnya tercermin dalam ijab qabul yang sah.

## **B. Implikasi**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dipaparkan terkait dengan analisis eksistensi ojek konvensional di era ekonomi digital studi kasus komunitas ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto ini ada karena pertimbangan dalam memenuhi kebutuhan hidup, keterbatasan modal,

aturan yang samar dan solidaritas komunitas yang menyebabkan keberlanjutan ojek konvensional tersebut.

Selain itu, dampak perekonomian yang dirasakan ojek konvensional ini adalah adanya persaingan yang menyebabkan kekurangan pelanggan sehingga pendapatan yang dihasilkan mengalami penurunan. Berikut merupakan beberapa temuan yang diperoleh, implikasi dari hasil penelitian ini adalah:

1. Ojek konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto dapat mempertahankan eksistensinya dengan memberikan pelayanan yang baik untuk pelanggan.
2. Ojek konvensional maupun ojek *online* mengedepankan nilai toleransi dan saling menghargai dalam mencari penumpang.
3. Ojek konvensional dapat mencari pekerjaan tambahan agar perekonomian keluarga lebih baik.

### C. Saran

Setelah peneliti melakukan pemaparan mengenai kesimpulan dan implikasi di atas, sebagai tindak lanjut bersama dengan ini peneliti menyampaikan saran, adapun saran yang diberikan adalah sebagai berikut:

1. Melakukan persaingan secara sehat antar ojek konvensional dan pesaingnya yaitu ojek *online* dengan menaati sistem area batas antar penumpang.
2. Untuk ojek konvensional dapat mencari pekerjaan tambahan untuk membiayai kebutuhan hidup yang akan terus bertambah
3. Untuk para peneliti selanjutnya agar melakukan penelitian dengan objek lokasi yang lebih luas lagi, agar kita dapat mengetahui bagaimana eksistensi ojek konvensional di era digital ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Z. (2006). *Filsafat Manusia: Memahami Manusia Melalui Filsafat*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Ali, M. N. (2013). Kajian Eksistensi Pasar Tradisional Kota Surakarta. *Jurnal Teknik PWK*, 256.
- Ali, M. N. (2013). Kajian Eksistensi Pasar Tradisional Kota Surakarta. *Jurnal Teknik PWK*, 256.
- Amalia, T. B. (2014). Strategi Sosial Ekonomi dan Eksistensi Usaha Pedagang Pasar Tiban di Kecamatan Batang. *Solidarity: Journal of Education, Society and Culture*, 2252-7133.
- Anwar, A. A. (2017). Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik antar Moda Transportasi di Kota Makasar. *Jurnal Universitas Hasanudin*.
- Aprianto, N. E. (2021). Peran Teknologi Informasi dan Komunikasi dalam Bisnis. *International Journal Administration Business & Organization*, 2.
- Ash-Shiddiqy, M. (2023). Pengaruh Digitalisasi Ekonomi terhadap Pertumbuhan Ekonomi Syariah di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Raushan Fikr*, 201-202.
- Basyir, A. A. (1995). *Hukum Islam tentang Wakaf, Ijarah Syirkah*. Bandung: al-Ma'rif.
- Nasution, d. (2019). *Ekonomi Digital*. Mataram: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Mataram.
- Douglas, G. R. (2012). *Teori Sosiologi Modern*. Yogyakarta: Kreasi Wacana.
- Emi Suwarni, K. S. (2019). *Prluang dan Hambatan Pengembangan Usaha Mikro pada Era Ekonomi Digital*. Iakraith Ekonomika.
- Hadi, S. (1989). *Metode Research*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Hadi, S. (1993). *Metodologi Research Jilid 1*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Hinning, e. a. (2018). Digital Information and Transformation: an Instutional Perspektif, Information and Organization. *Journal Elsevier*, vol. 28, 52-61.
- Imam Gunawan, S. M. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif Teori dan Praktik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Indonesia, H. P.-u. (2017). *Undang-Undang RI Nomer 22 Tahun 2009 tentang Lali Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Penerbit Bhuana Ilmu Populer.
- Juliansyah Roy, Y. Y. (2023). Pengaruh Mobilitas Ojek Online terhadap Eksistensi Ojek Konvensional di Kota Samarinda. *Jurnal Pengabdian kepada Masyarakat Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Keuangan*.

- Karisam, M. (2010). *Metodologi Penelitian Refleksi Pengembangan Pemahaman dan Penguasaan Metodologi Penelitian*. Malang: UIN Maliki.
- Kebudayaan, B. P. (2018). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kelima*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Kebudayaan, B. P. (2018). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kelima*. Jakarta.
- Koentjaraningrat. (1997). *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Mega Putri Watung, D. C. (2020). Analisis Perbandingan Pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek Online di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 128.
- Merdiana Ferdilla, K. A. (2021). Analisis Dampak Transportasi Ojek Online terhadap Pendapatan Konvensional di Kota Jambi. *Indonesian Journal of Islamic Economic and Business*, 134-142.
- Okny Diana Putri, R. M. (2020). Kehadiran Ojek Online (Grab) terhadap Eksistensi Ojek Konvensional di Kabupaten Bojonegoro. *Jurnal Ekonomi Manajemen dan Sosial*.
- Okny Diana Putri, R. M. (2020). Kehadiran Ojek Online (GRAB) terhadap Eksistensi Ojek Konvensional di Kabupaten Bojonegoro. *Jurnal Ekonomi Manajemen dan Sosial*.
- Perhubungan, M. (1995). Keputusan Menteri Perhubungan., (hal. No. 31).
- Pramesti, T. (2015). Apakah Perusahaan Aplikasi Ojek Harus Berizin Perusahaan Angkutan Umum?
- Prasetya, H. D. (t.thn.). Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi di tengah Adanya Gojek di Kota Surabaya. *ejournal Unesa*.
- Prastyaningtyas, E. W. (2019). Dampak Ekonomi Digital bagi Perekonomian Indonesia. *SENMEA Universitas Nusantara PGRI Kediri*.
- Rafif, M. F. (2021). Eksistensi Ojek Konvensional di Era Revolusi Industri 4.0 (Studi di Kawasan Villa Songgoriti). *eprints umm*.
- Raharja, M. C. (2022). Melestarikan Eksistensi Kampung Budaya Padhang Bulan dalam Mempertahankan Nilai Luhur Budaya dari Pengaruh Globalisasi. *Prosiding Kampelmas UIN Saizu*, 114.
- Rahmani, N. (2022). Eksistensi Ojek Pangkalan Stasiun Tanah Abang di Tengah Adanya Ojek Online. *FTIK UIN Jakarta*.
- Salim. (2000). Manajemen Transportasi Jakarta. *Ghalia Indonesia*.

- Sugiyono, P. D. (2018). *Metode Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, S. (2002). *Teori Makro Ekonomi*. Rajawali Press.
- Sukirno, S. (2002). *Teori Mikro Ekonomi*. Jakarta: Rajawali Press.
- Sumitro, D. (1991). *Perkembangan Pemikiran Ekonomi*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Tafsir, A. (1992). *Filsafat Umum, Akal dan Hati Thales sampai James*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Tohirin. (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif dalam Pendidikan dan Bimbingan Konseling*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Wijaya, A. (2016). *Aspek Hukum Busnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika Offset.





## LAMPIRAN-LAMPIRAN

### Lampiran 1: Hasil Wawancara

#### Wawancara 1 (Kamis, 25 April 2024)

##### A. Identitas Informan

Nama : Bapak Syaridi  
 Jabatan : Ketua Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu  
 Jenis Kelamin : Laki-laki  
 Umur : 52 Tahun  
 Masa Kerja : SMP  
 Alamat : Tanjung-Banyumas

##### B. Pertanyaan Penelitian

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana latar belakang komunitas ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto?	<i>“Ojek konvensional ini sudah ada sejak dulu mba, saya ngga tahu kapan tahun pastinya, intinya ojek konvensional disini sudah ada sejak lama sekali.”</i>
2.	Berapa jumlah anggota komunitas ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto?	<i>“Kalau jumlah anggota yang aktif saat ini ada 55 orang, jumlah itu dibagi 2 shift, siang sama malam.”</i>
3.	Bagaimana pendapat bapak mengenai sistem batas penumpang?	<i>“Kalau dulu, ojek online tidak diperbolehkan untuk antar penumpang ke dalam area terminal, tapi sekarang sudah diperbolehkan, jelas itu sangat merugikan kami. Namun, kami bisa mengatasinya dengan adanya area zona merah.”</i>
4.	Bagaimana solidaritas ojek konvensional di Terminal Bulupitu Purwokerto?	<i>“Solidaritas di komunitas kami, hubungannya erat ya mba. Jadi kalau misalkan ada satu anggota yang belum dapet penumpang, bisa jadi penumpang anggota lain di alihkan ke yang belum dapat.”</i>
5.	Bagaimana anggapan bapak terhadap ojek online?	<i>“Ojek online ya saya anggap sebagai pesaing mba, soalnya semenjak ada ojek online pendapatan kami menurun.”</i>

## Wawancara 2 (Kamis, 25 April 2024)

### A. Identitas Informan

Nama : Edi  
 Jabatan : Anggota  
 Jenis Kelamin : Laki-laki  
 Umur : 46  
 Masa Kerja : 6 Tahun  
 Alamat : Teluk-Banyumas

### B. Pertanyaan Penelitian

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Apa alasan bapak memilih bekerja sebagai ojek konvensional?	<i>"Alasannya ya karena dari dulu saya sudah kerja di sini, ya sudah diteruskan saja."</i>
2.	Apa hal yang menjadi pertimbangan bapak sebagai ojek konvensional?	<i>"Pertimbangannya ya karena saya butuh uang, kalau ngga kerja ya ngga dapat uang mba"</i>
3.	Bagaimana kondisi ekonomi keluarga bapak?	<i>"Ya kalau ekonomi keluarga masih kurang ya mba"</i>
4.	Berapa pendapatan yang bapak dapatkan sebagai ojek konvensional dalam sehari?	<i>"Sehari paling banyak dapat 80 ribuan lah mba, kalau sepi ya paling dapat 25 ribu."</i>
5.	Apa alasan bapak mempertahankan pekerjaan ojek konvensional ini?	<i>"Ya karena gaada pekerjaan lain mba, jadi sudah diteruskan saja apa yang ada sekarang ini."</i>
6.	Adakah upaya yang dilakukan bapak untuk mempertahankan eksistensi ojek konvensional ini?	<i>"Kalau sekarang saya cari penumpangnya lebih giat lagi, sampe lari-larian biar penumpang ga pakai ojol, kadang juga saya ngasih nomor telepon, biar kalau ada yang butuh bisa tinggal telepon."</i>
7.	Apa dampak dari keberadaan ojek online ini terhadap komunitas ojek konvensional disini?	<i>"Ya pastinya pendapatan turun, pelanggan juga berkurang."</i>

## Wawancara 3 (Kamis, 25 April 2024)

### A. Identitas Informan

Nama : Taufik  
 Jabatan : Anggota  
 Jenis Kelamin : Laki-laki  
 Umur : 39  
 Masa Kerja : 3 Tahun  
 Alamat : Karangmiri-Banyumas

## B. Pertanyaan Penelitian

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Apa alasan bapak memilih bekerja sebagai ojek konvensional?	<i>“Ya karena dulu bingung mau kerja apa, dari dulu ganti-ganti kerjaan gada yang bener, terus sekarang saya coba ngojek, alhamdulillah nyaman.”</i>
2.	Apa hal yang menjadi pertimbangan bapak sebagai ojek konvensional?	<i>“Pertimbangannya si pasti uang ya mba, karena kan saya sudah berkeluarga jadi butuh uang.”</i>
3.	Bagaimana kondisi ekonomi keluarga bapak?	<i>“Masih serba kekurangan mba, ini juga pendapatan ngojek ga nutupin kebutuhan.”</i>
4.	Berapa pendapatan yang bapak dapatkan sebagai ojek konvensional dalam sehari?	<i>“Sehari maksimal dapet 100 ribu, tapi kadang ga narik penumpang sama sekali, atau sehari paling narik satu atau tiga kali.”</i>
5.	Apa alasan bapak mempertahankan pekerjaan ojek konvensional ini?	<i>“Karena ga punya kerjaan lain, dan sudah nyaman ngojek saja.”</i>
6.	Adakah upaya yang dilakukan bapak untuk mempertahankan eksistensi ojek konvensional ini?	<i>“Ya ada, kan ojek kami sama ojek online sudah sepakat terkait area yang gaboleh di jadikan ojek online narik disitu. Tempatnya di pintu utara sana mba.”</i>
7.	Apa dampak dari keberadaan ojek online ini terhadap komunitas ojek konvensional disini?	<i>“Ya dampaknya kerasa, jadi penumpangnya kadang sepi, penghasilan juga turun.”</i>

## Wawancara 4 (Kamis, 25 April 2024)

### A. Identitas Informan

Nama : Surtini  
 Jabatan : Penumpang  
 Jenis Kelamin : Perempuan

Umur : 33 Tahun  
 Alamat : Karangmiri-Banyumas

### B. Pertanyaan Penelitian

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Alasan ibu masih menggunakan ojek konvensional?	<i>“Ya karena saya ga pandai pakai hp bagus, pesen-pesen lewat aplikasi begitu malah repot, jadi pek ojek yang biasa saja.”</i>
2.	Bagaimana pendapat ibu mengenai eksistensi ojek konvensional?	<i>“Yaa masih ada dan masih mudah dijumpai di Terminal Bulupitu.”</i>

### Wawancara 5 (Kamis, 25 April 2024)

#### A. Identitas Informan

Nama : Sukono  
 Jabatan : Penumpang  
 Jenis Kelamin : Laki-laki  
 Umur : 33 Tahun Tahun  
 Alamat : Tanjung-Banyumas

#### B. Pertanyaan Penelitian

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Alasan bapak menggunakan jasa ojek online?	<i>“Ya karena saya mau yang pasti-pasti saja, kalau pakai ojek biasa suka takut begitu mba.”</i>
2.	Bagaimana sistem atau cara memesan ojek online di kawasan yang banyak ojek konvensional ini?	<i>“Yaa pesennya di tempat yang boleh di jumpai ojek online, jadi ga akan menyebabkan keributan.”</i>

*Lampiran 2: Dokumentasi Penelitian*

FOTO DOKUMENTASI LOKASI PENELITIAN



*Figure 1 Terminal Bulupitu tampak depan*



*Figure 2 Pintu Masuk Terminal Bulupitu Purwokerto*



*Figure 3 Pangkalan Ojek Konvensional Terminal Bulupitu*

## DOKUMENTASI WAWANCARA OJEK KONVENSIONAL

**DAFTAR ANGGOTA KOMUNITAS OJEK KONVENSIONAL TERMINAL  
BULUPITU PURWOKERTO 2024**

No.	Nama	Usia
1.	Syaridi	52 tahun
2.	Edi	46 tahun
3.	Taufik	39 tahun
4.	Anto	51 tahun
5.	Tarkim	43 tahun
6.	Iwan	35 tahun
7.	Heri	35 tahun
8.	Wahyudi	41 tahun
9.	Iding	50 tahun
10.	Yuli Trianto	37 tahun
11.	Kasiman	50 tahun
12.	Nasirun	46 tahun

Purwokerto, 25 April 2024  
Mengetahui,  
Ketua komunitas Ojek Konvensional  
Terminal Bulupitu



Syaridi



Figure 4 Wawancara bersama Pak Syaridi



Figure 5 Wawancara bersama Pak Edi



Figure 6 Wawancara bersama Pak Taufik

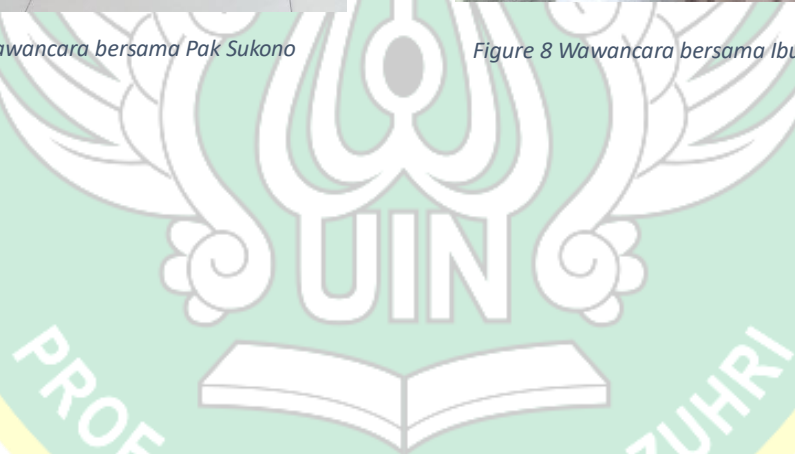
## DOKUMENTASI WAWANCARA PENUMPANG OJEK



Figure 7 Wawancara bersama Pak Sukono



Figure 8 Wawancara bersama Ibu Surtini





*Lampiran 3: Surat Permohonan Izin Riset Individual*



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
PROFESOR KAI HAJI SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53126  
Telp: 0281-635624, Fax: 0281-636553; Website: febi.uinsaizu.ac.id

Nomor : 694/Un.19/WD.I.FEBI/PP.009/4/2024 24 April 2024  
Lampiran : -  
Hal : **Permohonan Izin Riset Individual**

Kepada Yth.  
Komunitas Ojek Konvensional di Terminal Bulupitu  
Purwokerto  
Di  
Purwokerto

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Dalam rangka pengumpulan data guna penyusunan skripsi, yang berjudul Analisis Eksistensi Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital (Studi Kasus Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto).

Maka kami mohon Bapak/Ibu berkenan memberikan izin Riset Individual kepada mahasiswa/i kami atas nama:

Nama : Rai Wulanjani  
NIM : 2017201027  
Prodi / Semester : S-1 Ekonomi Syariah / VIII

Adapun Riset Individual tersebut akan dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut:

Objek Penelitian : Eksistensi ojek konvensional  
Tempat Penelitian : Terminal Bulupitu Purwokerto  
Waktu Penelitian : 24 April 2024 s/d 7 Mei 2024  
Metode Penelitian : Wawancara, kualitatif

Demikian permohonan ini kami buat, atas izin dan perkenan Bapak/Ibu kami ucapkan terima kasih.

*Wassalamualaikum Wr. Wb.*



a.n. Dekan,  
Wakil Dekan I,

*[Signature]*  
Dr. H. Akhmad Faozan, Lc., M.Ag.  
NIP. 19741217 200312 1 006

*Lampiran 4: Surat Keterangan telah Melakukan Penelitian*

**SURAT KETERANGAN TELAH MELAKUKAN PENELITIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Syaridi

Jabatan : Ketua Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu  
Purwokerto

Dengan ini menyatakan bahwa mahasiswa yang beridentitas:

Nama : Rai Wulanjani

NIM : 2017201027

Program studi : Ekonomi Syariah

Instansi : UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri

Telah selesai melakukan penelitian dan pengambilan data penelitian di Terminal Bulupitu Purwokerto terhitung mulai tanggal 25 April s/d 12 Mei 2024 untuk memperoleh data penelitian dalam rangka penyusunan skripsi yang berjudul “Analisis Eksistensi Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Komunitas Ojek Konvensional Terminal Bulupitu Purwokerto)”.

Purwokerto, 12 Mei 2024



Syaridi

*Lampiran 5: SKL Seminar Proposal*



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
PROFESOR KIAI HAJI SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53126  
Telp: 0281-635624, Fax: 0281-636553; Website: febi.uinsaizu.ac.id

**SURAT KETERANGAN LULUS SEMINAR PROPOSAL**

Nomor: 5073/Un.19/FEBI.J.ES/PP.009/11/2023

Yang bertanda tangan dibawah ini Koordinator Prodi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Profesor Kiai Haji Saifuddin Zuhri Purwokerto menerangkan bahwa mahasiswa atas nama :

Nama : Rai Wulanjani  
NIM : 2017201027  
Program Studi : Ekonomi Syariah  
Pembimbing Skripsi : Dr. H. Jamal Abdul Aziz. M.Ag.  
Judul : Analisis Eksistensi dan Pendapatan Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital (Studi Kasus Terminal Bulupitu Purwokerto)

Pada tanggal 20 November 2023 telah melaksanakan seminar proposal dan dinyatakan **LULUS**, dengan perubahan proposal/ hasil proposal sebagaimana tercantum pada berita acara seminar.

Demikian surat keterangan ini dibuat dan dapat digunakan sebagai syarat untuk melakukan riset penulisan skripsi.

Purwokerto, 22 November 2023  
Koord. Prodi Ekonomi Syariah



H. Sochimim, Lc., M.Si.  
NIP. 19691009 200312 1 001

*Lampiran 6: SKL Ujian Komprehensif*



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI**  
**PROFESOR KIAI HAJI SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**  
 Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53126  
 Telp: 0281-635624, Fax: 0281-636553; Website: febi.uinsaizu.ac.id

**SURAT KETERANGAN LULUS UJIAN KOMPREHENSIF**

Nomor: 264/Un.19/FEBI.J.ES/PP.009/4/2023

Yang bertanda tangan dibawah ini Koordinator Prodi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Profesor Kiai Haji Saifuddin Zuhri Purwokerto menerangkan bahwa mahasiswa atas nama :

Nama : Rai Wulanjani

NIM : 2017201027

Program Studi : Ekonomi Syariah

Pada tanggal 3 April 2024 telah melaksanakan ujian komprehensif dan dinyatakan **LULUS** dengan nilai **81 / A-**.

Demikian surat keterangan ini dibuat dan dapat digunakan sebagai syarat untuk mendaftar ujian munaqasyah.

Purwokerto, 3 April 2024  
 Koord. Prodi Ekonomi Syariah



H. Sochimim, Lc., M.Si.  
 NIP. 19691009 200312 1 001

*Lampiran 7: surat Pernyataan Kesiediaan Menjadi Pembimbing Skripsi*



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI**  
**PROFESOR KIAI HAJI SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**  
 Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53126  
 Telp: 0281-635624, Fax: 0281-636553; Website: febi.uinsaizu.ac.id

**SURAT PERNYATAAN**  
**KESEDIAAN MENJADI PEMBIMBING SKRIPSI**

Berdasarkan surat penunjukan oleh Ketua Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri No. 2252/Un.19/FEBI.J.E.S/PP.009/5/2023 tentang usulan menjadi pembimbing skripsi.

Atas nama : Rai Wulanjani NIM. 2017201027  
 Judul Skripsi : Analisis Eksistensi dan Pendapatan Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital (Di Terminal Bulupitu Purwokerto)


Saya menyatakan bersedia / ~~tidak bersedia~~ (\*) menjadi pembimbing skripsi mahasiswa yang bersangkutan.

Purwokerto, 29 Mei 2023

Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M.Ag.  
 NIP. 19730921 200212 1 004

Catatan: \*Coret yang tidak perlu

















## Lampiran 8: Kartu Bimbingan

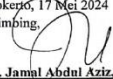


**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI**  
**PROFESOR KIAI HAJI SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO**  
**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**  
 Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 54 Purwokerto 53126  
 Telp: 0281-635624, Fax: 0281-638553; Website: febi.uinsaizu.ac.id

**BLANGKO/KARTU BIMBINGAN**

Nama : Rai Wulanjani  
 NIM : 2017201027  
 Prodi/semester : Ekonomi Syariah/VIII  
 Dosen Pembimbing : Bapak Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M. Ag.  
 Judul Skripsi : Analisis Eksistensi Ojek Konvensional di Era Ekonomi Digital Perspektif Ekonomi Syariah (Studi Kasus Terminal Bulupitu Purwokerto)

No	Hari, Tanggal Bimbingan	Materi Bimbingan*)	Tanda Tangan**)	
			Pembimbing	Mahasiswa
1	Jumat, 24 November 2023	- Menyampaikan hasil seminar proposal		
2	Kamis, 29 Februari 2024	- Pemeriksaan penyusunan Skripsi Bab I-III		
3	Senin, 4 Maret 2024	- Revisi penulisan sesuaikan dengan KBB - Revisi sub bab pada bab II		
4	Rabu, 13 Maret 2024	- Revisi penyesuaian halaman dengan daftar isi - Penambahan teori di bab II		
5	Selasa, 26 Maret 2024	- Revisi uraian sub bab pada Bab II		
6	Kamis, 4 April 2024	- Revisi penomoran halaman - Revisi uraian hasil pada bab IV		
7	Senin, 6 Mei 2024	- Revisi uraian kesimpulan bab V - Penambahan lampiran-lampiran		
8	Jumat, 17 Mei 2024	- Acc skripsi dan bisa disidangkan		

Purwokerto, 17 Mei 2024  
 Pembimbing,  
  
**Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M. Ag.**  
 NIP. 19730921 200212 1 004

CS Dipindai dengan CamScanner



Lampiran 9: Sertifikat EPTUS



MINISTRY OF RELIGIOUS AFFAIRS OF THE REPUBLIC OF INDONESIA  
 STATE ISLAMIC UNIVERSITY PROFESOR KIAI HAJI SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO  
 LANGUAGE DEVELOPMENT UNIT

وزارة الشؤون الدينية بجمهورية إندونيسيا  
 جامعة الأستاذ كياهي الحاج سيف الدين زهري الإسلامية الحكومية بوروكرتو  
 الوحدة لتنمية اللغة

Jl. Jend. A. Yani No. 40A Purwokerto, Jawa Tengah, Indonesia | www.uinsaizu.ac.id | www.bahasa.uinsaizu.ac.id | +62 (281) 635624

**CERTIFICATE**  
 الشهادة  
 NoB-2803/Un.19/K.Bhs/PP.009/3/2024

<p>This is to certify that                  Name : <b>RAI WULANJANI</b>                  Place and Date of Birth : <b>Clamis, 28 Mei 2002</b>                  Has taken <b>EPTUS</b>                  with Computer Based Test,                  organized by Language Development Unit on : <b>04 Maret 2024</b>                  with obtained result as follows :</p> <p><b>Listening Comprehension: 50</b>    <b>Structure and Written Expression: 50</b>    <b>Reading Comprehension: 54</b>                  فهم السموع    فهم العبارات والتراكيب    فهم المقروء</p> <p><b>Obtained Score : 516</b>    المجموع الكلي :</p>	<p>منحت إلى                  الاسم                  محل وتاريخ الميلاد                  وقد شارك/ت الاختبار                  على أساس الكمبيوتر                  التي قامت بها الوحدة لتنمية اللغة في التاريخ                  مع النتيجة التي تم الحصول عليها على النحو التالي:</p>
---	--

The test was held in UIN Professor Kiai Haji Saifuddin Zuhri Purwokerto. تم إجراء الاختبار بجامعة الأستاذ كياهي الحاج سيف الدين زهري الإسلامية الحكومية بوروكرتو.





Punwokerto, **04 Maret 2024**  
 The Head of Language Development Unit,  
 رئيسة الوحدة لتنمية اللغة

EPTUS  
English Proficiency Test of UIN PROF. KH. SAIFUDDIN ZUHRI

IQLA  
Arabic al-Qudrah 'ala al-Lughah al-Arabiyyah

Mufiihah, S.S., M.Pd.  
NIP.19720923 200003 2 001







*Lampiran 11: Sertifikat KKN*



# Sertifikat

Nomor Sertifikat : 0207/K.LPPM/KKN.52/09/2023

Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM)  
Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto menyatakan bahwa:

Nama Mahasiswa : **RAI WULANJANI**  
NIM : **2017201027**

Telah mengikuti Kuliah Kerja Nyata (KKN) Angkatan ke-52 Tahun 2024,  
dan dinyatakan **LULUS** dengan nilai **89 (A)**.



Certificate Validation

Lampiran 12: Sertifikat PPL



# SERTIFIKAT

Nomor: B-475/Un.19/LAB.FEBI/PP.009/3/2024

Berdasarkan Rapat Yudisium Panitia Praktek Pengalaman Lapangan (PPL) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto menerangkan bahwa :

**NAMA : RAI WULANJANI**

**NIM : 2017201027**

Telah mengikuti Praktek Pengalaman Lapangan (PPL) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto Periode I Tahun 2024 mulai bulan Januari 2024 sampai dengan Februari 2024 dan dinyatakan Lulus dengan mendapatkan nilai **A**

Sertifikat Ini diberikan sebagai tanda bukti telah mengikuti Praktek Pengalaman Lapangan (PPL) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto dan sebagai syarat mengikuti ujian Munaqosyah/Skripsi.

Purwokerto, 25 Maret 2024

Mengetahui,  
Dekan  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Kepala Laboratorium  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

  
**Dr. H. Jamal Abdul Aziz, M.Ag.**  
NIP. 19730921 200212 1 004

  
**Hj. Yotz Shofwa Shafrani, SP., M.Si.**  
NIP. 19781231 200801 2 027

CS Dipindai dengan CamScanner



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### A. Identitas Diri

1. Nama Lengkap : Rai Wulanjani
2. NIM : 2017201027
3. Tempat/Tanggal Lahir : Ciamis, 28 Mei 2002
4. Alamat : Rimpaknangsi RT/RW 02/07, Desa Hanum, Kecamatan Dayeuhluhur, Kabupaten Cilacap
5. Nama Orang Tua
  - d. Nama Ayah : Cahyono (Alm.)
  - e. Nama Ibu : Elis Susilawati

### B. Riwayat Pendidikan

1. Pendidikan Formal
  - a. TK/PAUD : PAUD Al-Hikmah
  - b. SD/MI : SDN Hanum 01
  - c. SMP/MTs : SMP Terpadu Riyadlul 'Ulum Wadda'wah
  - d. SMA/MA : SMAN 1 Dayeuhluhur
2. Pengalaman Organisasi
  - a. Bendahara OSIS tahun 2018/2019
  - b. Anggota Pramuka tahun 2018/2019

Purwokerto, 13 Mei 2024

