

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

2.1 Penelitian Terdahulu

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

No	Judul	Hasil Penelitian	Relevansi Penelitian
1.	Fikri Ari Al-Fattah, Hana Tori Zahira, Lila Pelita Hati, dan Lestari Dara Cinta 2024. Transformasi Transportasi Dampak Layanan Online Terhadap Pengemudi Konvensional di kota Pematangsiantar. JISOS, Jurnal Ilmu Sosial.	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi masyarakat Kota Pematangsiantar terhadap perubahan pilihan transportasi, khususnya antara transportasi konvensional dan <i>online</i> . Pendekatan kualitatif digunakan dalam pengumpulan data, melalui wawancara langsung dan survei observasi di Kota Pematangsiantar. Data yang dikumpulkan kemudian dianalisis untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan tersebut dan dampaknya terhadap kehidupan sehari-hari. Hasil penelitian menunjukkan adanya pergeseran preferensi masyarakat terhadap transportasi online secara signifikan, dipengaruhi oleh pertimbangan efisiensi waktu dan kenyamanan. Selain itu, penelitian ini mengidentifikasi tantangan dan peluang yang muncul seiring dengan perubahan tersebut, memberikan gambaran mendalam mengenai dinamika transformasi transportasi di Kota Pematangsiantar. Dampak perubahan tersebut juga terlihat	Persamaan pada penelitian yang dilakukan yaitu untuk mengetahui bagaimana eksistensi pengemudi angkutan kota di tengah gempuran moda transportasi <i>online</i> serta pada metode yang digunakan dalam penelitian ini juga menggunakan metode kualitatif. Sedangkan perbedaannya yaitu terdapat pada lokasi yang digunakan untuk melakukan penelitian.

		<p>pada menurunnya pendapatan pengemudi angkutan konvensional seperti Angkot dan Becak. Implikasi dari temuan ini dapat dimanfaatkan oleh pemerintah dan penyedia jasa transportasi untuk merancang kebijakan yang lebih adaptif dan meningkatkan kualitas layanan agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat secara optimal..</p>	
2.	<p>Andhika Pratama dan Agus Purnomo 2020.</p> <p>Dinamika Pengemudi Angkot Kota Malang Dalam Era Transportasi Berbasis <i>Online</i>.</p> <p>Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora.</p> <p>Jurnal Sosial, Politik, Hukum dan Humaniora.</p>	<p>Tujuan penelitian ini adalah untuk menelaah dinamika pengemudi angkot di Kota Malang dan mengetahui adaptasi mereka dalam menghadapi perkembangan transportasi <i>online</i>. dengan metode kualitatif Data yang dikumpulkan dianalisis dengan model interaktif yaitu Pengumpulan, Reduksi, Penyajian, dan Penarikan Kesimpulan. Hasil dari penelitian tersebut bahwa terdapat permasalahan diantara pengemudi angkot yang disebabkan oleh penurunan penghasilan yang signifikan. Angkutan kota yang melayani jalur menuju pusat perbelanjaan modern dan area kampus mengalami penurunan jumlah penumpang, sementara trayek yang melewati pasar tradisional dan kawasan kota lama masih menunjukkan kondisi yang relatif stabil. Penurunan ini terjadi karena angkot mengalami gangguan akibat kehadiran transportasi <i>online</i>. Untuk merespons perubahan tersebut, para sopir angkot umumnya menempuh dua pendekatan. Strategi pertama adalah</p>	<p>Dengan memiliki persamaan berupa konsep dasar yang akan diteliti terkait adaptasi pengemudi angkot dalam menghadapi perkembangan transportasi <i>online</i> dan terdapat perbedaannya yaitu pada penelitian yang dilakukan menggunakan metode kuantitatif sedangkan pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif.</p>

		<p>beradaptasi dengan meningkatkan kenyamanan fasilitas dan mutu pelayanan. Strategi kedua adalah memilih untuk tidak mengambil langkah apa pun dan pasrah terhadap keadaan. Agar angkot dapat kembali menjadi alternatif transportasi yang diminati masyarakat, berbagai bentuk penyesuaian dan inovasi sangat diperlukan. Perbaikan kualitas layanan oleh sopir angkot menjadi hal krusial untuk mempertahankan keberadaan angkutan kota sebagai salah satu moda transportasi. Untuk itu, peran serta pemerintah sangat dibutuhkan, baik melalui kebijakan yang mendukung maupun bantuan pembiayaan seperti pinjaman dengan bunga rendah, guna mempercepat pelaksanaan program tersebut.</p>	
3.	<p>Diajeng Anugrah Cantika Sari, Dita Kumalasari, Allya Salsa Bilatul Kh 2023.</p> <p>Dinamika Transportasi Modern serta Tantangan Terhadap Angkutan Kota (Angkot) di Jember.</p>	<p>Penelitian ini membahas tentang Angkutan kota (angkot) menghadapi ancaman serius di era transportasi modern karena persaingan dengan transportasi <i>online</i> yang lebih praktis dan aman. Masyarakat cenderung memilih ojek online karena kenyamanan dan fleksibilitas, sementara angkot memiliki rute dan jadwal yang sering tidak sesuai kebutuhan. Kajian ini bertujuan untuk mengkaji dampak transportasi modern terhadap eksistensi angkot dan menurunnya minat masyarakat. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dan teori konflik Ralf Dahrendorf, hasil penelitian</p>	<p>Persamaan pada penelitian ini yaitu peneliti membahas terkait eksistensi angkutan kota yang menghadapi persaingan dengan transportasi <i>online</i>, serta jenis penelitian dan metode penelitian yang digunakan juga sama dengan penelitian yang dilakukan oleh penelitian. Perbedaan pada penelitian ini menggunakan teori konflik Ralf Dahrendorf dengan tujuan menganalisis terkait pemahaman lebih dalam tentang dampak sosial dari peralihan</p>

		menunjukkan bahwa transportasi online sangat mempengaruhi turunnya minat masyarakat untuk menggunakan angkot, sehingga penghasilan sopir dan pemilik angkot menurun drastis, bahkan ada angkot yang tidak beroperasi lagi.	transportasi.
4.	Bambang Arianto 2020. Dampak Keberadaan Transportasi <i>Online</i> (Go-Jek) Terhadap Penarik Becak dan Ojek Pangkalan (Studi Deskriptif Kualitatif Penarik Becak dan Ojek Pangkalan Di Stasiun Kereta Api Cimuncang Kota Serang Banten. <i>Journal Politics and Government.</i>	Penelitian ini menganalisis keberadaan ojek <i>online</i> di Stasiun Kereta Api Kota Serang, yang sebelumnya didominasi becak, dengan fokus pada waktu kemunculan dan dampaknya terhadap pengemudi becak. Menggunakan teori Chopra dan Meindl (2004) tentang elemen transportasi, penelitian deskriptif kualitatif ini mengumpulkan data melalui wawancara dan observasi. Hasilnya menunjukkan penurunan pendapatan, munculnya pengangguran, berkurangnya penghasilan pengemudi tradisional, persaingan ketat, dan peningkatan kemacetan.	Persamaan pada penelitian yang dilakukan yaitu berfokus menganalisis keberadaan ojek <i>online</i> terhadap eksistensi transportasi konvensional becak dengan metode deskriptif kualitatif ini mengumpulkan data melalui wawancara dan observasi. Serta perbedaan pada penelitian ini yaitu jenis transportasi yang diteliti untuk mengetahui eksistensi yaitu becak dan teori yang digunakan adalah teori Chopra dan Meindl tentang elemen transportasi.
5.	Nurainul Yakin 2022. Eksistensi Transportasi Konvensional Ojek dan Transportasi Online Gojek Terhadap Kenyamanan Pelanggan (Studi Komparatif Ojek Konvensional dan Ojek	Penelitian ini mengkaji tentang keberadaan transportasi konvensional (ojek) dan transportasi <i>online</i> (gojek) serta pengaruhnya terhadap kenyamanan pelanggan di Kota Palopo. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui eksistensi transportasi konvensional (ojek) dan transportasi <i>online</i> (gojek) di Kota Palopo, menganalisis dampak yang ditimbulkan oleh kedua jenis	Persamaan pada penelitian yang dilakukan yaitu ingin mengetahui eksistensi keberadaan transportasi konvensional dan transportasi <i>online</i> gojek serta pada pengumpulan data dilakukan juga melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Adapun perbedaan yang ada yaitu

	Online Di Kota Palopo).	transportasi tersebut (ojek konvensional dan ojek <i>online</i>) di Kota Palopo dan mengidentifikasi hambatan-hambatan yang dihadapi pelanggan dalam menggunakan transportasi ojek konvensional dan ojek <i>online</i> (gojek) di Kota Palopo. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan sosiologis. Pengambilan data dilakukan melalui wawancara, dokumentasi, dan observasi.	penelitian terdahulu berfokus pada penelitian terkait kenyamanan pelanggan sedangkan penulis melakukan penelitian untuk mengetahui terkait eksistensi setiap transportasi yang ada baik transportasi konvensional angkot dan transportasi <i>online</i> gojek.
6.	Muhammad Ihsan 2021. Fenomena Disruptive Innovation: Eksistensi Angkutan Kota Pete - Pete Ditengah Gempuran Moda Transportasi <i>Online</i> Kota Makassar. <i>Hasanudin Journal Of Sociology (HJS)</i> .	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis eksistensi angkutan kota pete-pete dan strategi bertahan sopirnya di tengah dominasi transportasi <i>online</i> . Dengan pendekatan fenomenologi dengan menggunakan metode kualitatif, diman hasil penelitian ini terdapat bahwa eksistensi pete-pete semakin terancam, dengan penurunan jumlah yang signifikan akibat alihnya penumpang ke transportasi <i>online</i> . Strategi bertahan sopir terbatas karena ketergantungan pada penghasilan dari pete-pete. Masyarakat kini lebih rasional, menginginkan transportasi yang mudah, murah, praktis, dan dapat diakses kapan saja, menjadikan pete-pete kalah saing dengan inovasi transportasi <i>online</i> sebagai bentuk disruptive innovation yang lebih efisien dan kreatif.	Kesamaan dalam penelitian ini terletak pada konsep dasar yang membahas eksistensi pengemudi angkot dalam menghadapi perkembangan transportasi <i>online</i> dengan menggunakan metode kualitatif. Perbedaannya terletak pada jenis transportasi umum yang diteliti, yaitu pete-pete, sementara dalam penelitian ini yang dibahas adalah angkot.

Berdasarkan kelima penelitian sebelumnya di atas, terdapat adanya kesamaan yang ditemukan antara penelitian yang di atas yaitu mengenai eksistensi angkutan umum terkait transportasi digital yang dianalisis secara kualitatif menggunakan teori tindakan sosial Max Weber. Namun, terdapat adanya perbedaan antara penelitian sebelumnya dan penelitian ini terletak pada lokasi serta jenis angkutan umum yang diteliti, yang digunakan sebagai perbandingan dalam penelitian-penelitian terdahulu.

2.2 Kajian Pustaka

2.2.1 Pengertian Eksistensi

Menurut J.P Sartre eksistensi manusia merupakan titik awal dari segala makna yang akan terbentuk dalam hidupnya, karena dalam pandangannya eksistensial, manusia tidak dilahirkan dengan suatu esensi atau tujuan yang telah ditetapkan sejak awal. Sartre menyatakan bahwa "eksistensi mendahului esensi", yang berarti bahwa manusia terlebih dahulu eksis dan hadir di dunia ini tanpa identitas, nilai, atau makna bawaan dan barulah kemudian, melalui kesadaran, kebebasan, serta tindakan-tindakannya manusia menciptakan esensinya sendiri. Pandangan ini menolak segala bentuk determinisme, baik yang bersumber dari agama, budaya, maupun struktur sosial, karena Sartre percaya bahwa setiap individu memiliki kebebasan mutlak untuk memilih jalan hidupnya, dan karenanya juga menanggung tanggung jawab penuh atas segala konsekuensi dari pilihannya tersebut. Eksistensi, dalam pengertian Sartre, bukan sekadar keberadaan fisik atau biologis, melainkan kesadaran akan keberadaan itu

sendiri, yang membuat manusia mampu merenung, memilih, dan menciptakan makna hidupnya secara khusus. Akan tetapi, kebebasan ini tidak datang tanpa beban justru karena tidak ada makna objektif yang sudah tersedia, manusia sering kali diliputi rasa cemas dan kesepian eksistensial saat harus menentukan arah hidupnya sendiri di tengah dunia yang absurd dan tanpa kepastian. Dengan demikian, eksistensi manusia menurut Sartre adalah proses terus-menerus dalam menciptakan diri melalui kebebasan, kesadaran, dan tanggung jawab, tanpa dapat berpaling kepada kekuatan eksternal mana pun untuk mendefinisikan siapa dirinya (Ummah, 2019).

2.2.2 Pengertian Pengemudi

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pengemudi atau disebut juga "*driver*", merupakan individu yang bertugas mengendalikan atau mengoperasikan kendaraan, baik yang menggunakan motor maupun yang tidak (Dairse, 2009). Pengemudi adalah individu yang mengoperasikan atau mengarahkan transportasi dalam segala jenis. Selain itu, pengemudi juga bisa merujuk pada seseorang yang mengajar orang lain cara mengemudi. Untuk kendaraan tradisional seperti bendi atau dokar, pengemudinya disebut kusir, sedangkan orang yang mengendarai becak sering disebut tukang becak. Sebutan untuk pengemudi mobil adalah sopir, sedangkan pengemudi sepeda motor dikenal dengan istilah pengendara. Saat mengemudi, setiap pengendara wajib mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku. Seseorang yang telah lulus ujian teori dan praktik mengemudi akan

diberikan Surat Izin Mengemudi (SIM) oleh instansi yang berwenang (Beno. J, 2022).

2.2.3 Pengertian Angkutan Umum

Menurut Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah Pemindahan orang dan/atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya melalui jalur lalu lintas jalan. Angkutan merupakan penggunaan sarana kendaraan dalam rangka mengangkut penumpang dengan kendaraan umum melalui mekanisme sewa atau pembayaran. Biaya penggunaan transportasi umum dibagi di antara para penumpang sehingga menciptakan efisiensi dan menjadikan tarif lebih ekonomis. Transportasi umum sendiri merupakan kegiatan memindahkan penumpang ke berbagai tempat dengan menggunakan berbagai jenis transportasi di mana pengguna jasa diwajibkan membayar sejumlah biaya tertentu. Dalam sistem transportasi umum, terdapat beberapa pihak yang memiliki peran penting, yaitu operator sebagai penyedia layanan angkutan, masyarakat sebagai pengguna, serta pemerintah yang bertindak sebagai regulator dan mediator antara operator dan pengguna layanan (Warpani, 2002).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2021 mengenai Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan, Angkutan merupakan kegiatan memindahkan penumpang atau barang ke berbagai lokasi dengan menggunakan kendaraan yang beroperasi sesuai peraturan. Dalam operasional angkutan umum, terdapat konsep

trayek, yang merujuk pada jalur yang dilalui oleh kendaraan guna Memberikan layanan transportasi penumpang dengan menggunakan mobil penumpang atau bus, yang memiliki titik keberangkatan dan tujuan yang telah ditentukan, melalui rute tetap, menggunakan jenis kendaraan yang sama, serta beroperasi berdasarkan jadwal yang telah ditetapkan.

Angkutan umum dibagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu:

1. Paratransit, atau angkutan umum sewaan, adalah layanan transportasi yang dapat diakses oleh siapa saja dengan kriteria tertentu, seperti tarif dan rute yang ditentukan. Layanan ini biasanya tidak mengikuti rute atau jadwal tetap seperti taksi pada umumnya. Ciri khas utama dari jenis angkutan ini adalah fleksibilitasnya dalam menyesuaikan kebutuhan.
2. Angkutan umum massal (Masstransit) merujuk pada jasa transportasi yang memiliki rute dan jadwal yang tetap, seperti halnya bus dan kereta api, transportasi ini beroperasi secara terjadwal, dengan rute dan tarif yang sudah ditetapkan, bukan berdasarkan permintaan penumpang (Warpani, 2002).

2.2.4 Angkutan Kota (Angkot)

2.2.4.1 Pengertian Angkutan Kota (Angkot)

Angkutan kota merupakan sarana transportasi yang berfungsi di kawasan perkotaan untuk melayani mobilitas penduduk. Layanan ini melibatkan berbagai moda transportasi seperti bus, angkutan kota (angkot), dan trem, dengan rute dan jadwal yang sudah ditentukan untuk

memudahkan pergerakan penumpang di dalam kota. Tujuan utamanya adalah menyediakan layanan yang cepat, aman, dan efisien bagi penggunanya (Warpani, 2002). Angkutan kota adalah sistem transportasi yang menghubungkan berbagai tempat dalam area perkotaan dengan berbagai kendaraan pada rute dan jadwal yang sudah ditetapkan. Selain itu, angkutan kota juga mencakup layanan transportasi massal, seperti mass rapid transit, yang mampu mengangkut banyak penumpang dalam satu perjalanan (Setijowo, Frazila, 2001).

2.2.4.2 Pola Kerja Angkutan Kota

Pola kerja angkutan kota berfokus pada penyediaan layanan transportasi yang teratur dan efisien dalam wilayah perkotaan. Angkutan kota, seperti bus atau angkot, beroperasi pada rute dan trayek tetap yang menghubungkan berbagai titik penting, memungkinkan penumpang untuk melakukan perjalanan dengan mudah. Jadwal operasional yang konsisten membantu penumpang merencanakan perjalanan mereka, sementara tarif yang jelas dan sistem pembayaran yang mudah diakses meningkatkan kenyamanan layanan. Selain itu, pengawasan dan manajemen yang baik memastikan bahwa angkutan kota berjalan dengan lancar, aman, dan dapat diandalkan, sehingga dapat memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara efektif.

2.2.4.3 Trayek Angkutan Kota (Angkot)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2015 mengenai Penyelenggaraan Angkutan Orang

dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, trayek diartikan sebagai jalur yang dilalui oleh kendaraan yang menyediakan layanan transportasi menggunakan mobil penumpang atau bus. Trayek ini memiliki titik keberangkatan dan tujuan yang tetap, jalur yang tetap, jenis kendaraan yang tetap, dan bisa beroperasi dengan atau tanpa jadwal yang sudah ditentukan.

Di wilayah Kota Malang, khususnya di Terminal Landungsari, Arjosari, dan Gadang terdapat trayek rute yang dioperasikan oleh angkutan kota (angkot). Trayek ini berfungsi untuk menghubungkan berbagai titik penting di daerah tersebut, memudahkan mobilitas masyarakat, serta meningkatkan aksesibilitas transportasi bagi warga yang beraktivitas sehari-hari sebagai berikut:

Tabel 2. Data Trayek Angkutan Jalan di Terminal Landungsari, Arjosari, dan Gadang

Jalur	Trayek	Dari Terminal Landungsari	Dari Terminal Arjosari	Dari Terminal Gadang
AG / AH	Term. Arjosari – Gadang – Term. Hamid Rusdi		Terminal Arjosari – Jl. Simpang R. Panji Suroso – Jl. Raden Intan – Jl. Jend A. Yani – Jl. Letjen S. Parman – Jl. Letjen Sutoyo – Jl. Jkgung Suprpto – Jl. Basuki Rahmat – Merdeka Utara – Jl. Merdeka Timur – Jl. Sukarjo Wiryopranoto – Jl. Pasar Besar – Jl. Sersan Harun – Jl. Prof.	Terminal Gadang – Jl. Kol. Sugiyono – Jl. Sartono SH – Jl. Irian Jaya – Jl. Tanimbar – Jl. Sulawesi – Jl. Yulius Usman – Jl. Syarif Al Qodri – Jl. Kauman – Jl. Hasyim Asy'ari – Jl. A. R. Hakim – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Jkgung Suprpto – Jl. Letjen Sutoyo – Jl. Letjen

			Moh. yamin – Jl. Sartono SH – Jl. Kol. Sugiono – Terminal Gadang	S. Parman – Jl. Jend A. Yani – Jl. Raden Intan – Terminal Arjosari
AL	Term. Arjosari – Term. Landungsari	Terminal Landungsari – Jl. Tlogomas – Jl. Mayjen MT. Haryono Jl. Gajayana – Jl. Veteran – Jl. Bandung – Jl. Ijen – Jl. Semeru – Jl. Kahuripan – Jl. Tugu – Jl. Kertanegara – Jl. Trunojoyo – Jl. Pattimura – Jl. Panglima Sudirman – Jl. WR. Supratman – Jl. Mahakam – Jl. Karya Timur – Jl. Tenaga – Jl. Laksamana Adi Sucipto – Jl. R. Panji Suroso – Terminal Arjosari	Terminal Arjosari – Jl. R. Panji Suroso – Jl. Laksda Adi Sucipto – Jl. Tenaga – Jl. Karya Timur – Jl. Mahakam – Jl. W. R. Supratman – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Patimura – Jl. Trunojoyo – Jl. Kertanegara – Jl. Tugu – Jl. Kahuripan – Jl. Semeru – Jl. Ijen – Jl. Retawu – Jl. Bondowoso – Jl. Jombang – Jl. Surabaya – Jl. Jakarta – Jl. Bogor – Jl. Veteran – Jl. Sumbersari – Terminal Landungsari	
ADL	Term. Arjosari – Dinoyo – Term. Landungsari	Terminal Landungsari – Jl. Tlogomas – Jl. Mayjen Haryono – Jl. Mayjen Panjaitan – Jl. Semeru – Jl. Kahuripan – Jl. Tugu – Jl. Kertanegara – Jl. Trunojoyo – cokroAminoto – Jl. Dr. Cipto – Jl. Panglima	Terminal Arjosari – Jl. Simpang R. Panji Suroso – Jl. Raden Intan – Jl. Jend. A. Yani – Jl. Letjen S. Parman – Jl. Letjen Sutoyo – Jl. W. R. Supratman – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Patimura – Jl. Trunojoyo- Jl. Kertanegara – Jl. Kahuripan – Jl Semeru – Jl.	

		Sudirman – Jl. W. R. Supratman – Jl. Letjen Sutoyo – Jl. Letjen S. Parman – Jl. Jend A Yani – Jl. Raden Intan – Terminal Arjosari	Ijen – Jl. Bandung – Jl. Terusan Bogor – Jl. Mayjen Panjaitan – Jl. Mayjen Haryono – Jl. Tlogomas – Terminal Landungsari	
GL / HL	Term. Hamid Rusdi – Gadang – Term. Landungsari	Term. Landungsari – Jl. Raya Tlogomas – Jl. MT. Haryono – Jl. Gajayana – Jl. Sumbersari – Jl. Veteran – Jl. Bandung – Jl. Ijen – Jl. Semeru – Jl. Arjuno – Kawi – Jl. AR Hakim – Jl. Merdeka Utara – Jl. Merdeka Timur – Jl. Kauman – Jl. KH. Hasyim Asyari – Jl. Arief Margono – Jl. Yulius Usman – Jl. Sulawesi – Nusakambangan – Jl. Halmahera – Jl. Susanto – Jl. Niaga – Jl. Sonokeling – Jl. Janti – Jl. S. Supriyadi – Jl. Satsuit Tubun – Terminal Hamid Rusdi.		Term. Gadang – Jl. S Tubun – Jl. S. Supriadi – Jl. Janti – Sonokeling. – Jl. Niaga – Jl. Susanto – Jl. Halmahera – Jl. Sampo – Jl. Kalimantan – Jl. Sulawesi – Jl. Yulius Usman – Jl. Arief Margono – Jl. KH. Hasyim Asyari – Jl. Kawi – Jl. Ijen – Jl. Retawu – Jl. Gede – Jl. Jakarta – Jl. Garut – Jl. Bandung – Jl. Veteran – Jl. Sumbersari – Jl. Gajayana – Jl. MT. Hartono – Jl. Raya Tlogomas – Term Landungsari.
HA/GA	Term. Hamid Rusdi - Gadang-		Terminal Arjosari – Jl. Simpang Panji Suroso – Jl.	Terminal Gadang – Jl. Satsuit Tubun – Jl. S

	Term. Arjosari		R Intan – Jl. Jend A Yani – Jl. Letjend S Parman – Jl. Letjend Sutoyo – Jl.Indragiri – Jl. Mahakam – Jl. WR Supratman – Jl. Pang Sudirman – Jl. Patimura Jl. Truno Joyo – Jl. Kertanegara – Jl. Tugu – Jl. Mojopahit – Jl. S Wiryopranoto – Jl. Sultan Syahrir – Jl. Halmahera – Jl. Tanimbar – Jl Arif Margono – Jl. S Supriyadi – Jl. Satsuit Tubun – Terminal Gadang.	Supriyadi – Jl. Arif Margono – Jl. Ade Irma Suryani – Jl. KH Wahid Hasyim – Jl. Kauman – Jl. Hasyim Asy’ari – Jl. AR Hakim – Jl. Merdeka Utara – Jl. S Wiryopranoto – Jl. Mojopahit – Jl. Tugu – Jl. Untung Suropati – Jl. Pajajaran – Jl. Truno Joyo – Jl. Cokroaminoto – Jl. Dr Cipto – Jl. Pang Sudirman – Jl. WR Supratman – Jl. Letjend Sutoyo – Jl. Letjend S. Parman – Jl. Jend Ayani – Jl. R Intan – Terminal Arjosari.
LG / LH	Term. Landungsari – Gadang – Term. Hamid Rusdi	Terminal Landungsari – Jl. Tlogomas – Jl. Mayjen Haryono Jl. Sumber Sari – Jl. Bendungan Sutami – Jl. Surabaya – Jl. Bondowoso – Jl. Gading – Jl. Wilis – Jl. Panderman – Jl. AR Hakim – Jl. Merdeka Utara – Jl. Merdeka Selatan – Jl. Wiryopranoto – Jl. Sutan Syahrir – Jl. Kyai Tamin	Terminal Gadang – Jl. Satsuit Tubun – Jl. S Supriyadi – Jl. Janti – Jl. Sonokeling – Jl. Niaga – Jl.Halmahera – Jl. Tanimbar – Jl. Nusa Kambangan – Jl. Terusan Halmahera – Jl. Kapten Piere Tendean – Jl. Arif Margono – Jl. KH Hasyim Asy’ari – Jl. Kawi – Jl. Gading – Jl. Jombang – Jl. Surabaya – Jl. Bendungan Sutami – Jl. Wonogiri – Jl.	

		– Jl. Sartono SH – Jl. Peltu Sujono – Jl. Susanto – Jl. Niaga – Jl. Sonokeling – Jl. Janti – Jl. S. Supriyadi – Jl. Satsuit Tubun – Terminal Gadang.		Bend Senggruh – Bendungan Sigura-gura – Jl. Sumpersari – Jl. Gajayana – Jl. Mayjen Haryono – Terminal Landungsari.
LDG/L DH	Term. Landungsari – Dinoyo – Gadang – Term. Hamid Rusdi	Terminal Landungsari – Jl. Mayjen MT. Haryono – Jl. Mayjen Panjaitan – Jl. Brigjen S. Riyadi – Jl. Jend Basuki Rahmat – Jl. Merdeka Barat – Jl. Kauman – Jl. Syarif al Qodri – Jl. Ade Irma Suryani – Jl. Pasar Besar – Jl. Sersan Harun – Jl. Prof. Moh. Yamin – Jl. Sartono SH – Jl. Kol. Sugiono – Terminal Gadang.		Terminal Gadang – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Sartono SH – Jl. Irian Jaya – Jl. Tanimbar – Jl. Sulawesi – Jl. Yulius Usman – Jl. Syarif Al Qodri – Jl. Ade Irma Suryani – Jl. Hasyim Asy’ari – Jl. Kawi – Jl. Bromo – Jl. Buring – Jl. Ijen – Jl. Bandung – Jl. Veteran – Jl. Terusan Bogor – Jl. Mayjen Panjaitan – Jl. Mayjen haryono – Terminal Landungsari.

2.2.5 Transportasi Digital

Transportasi digital adalah layanan transportasi yang memungkinkan pengangkutan barang, orang, dan jasa tidak hanya secara langsung, tetapi juga melalui internet. Dengan demikian, transportasi digital dapat dipahami sebagai sistem layanan transportasi berbasis internet yang meliputi proses transaksi seperti pemesanan, pemantauan rute, pembayaran,

serta penilaian terhadap kualitas layanan (Pratama, 2020). Transportasi digital merupakan mekanisme transportasi dan pergerakan lalu lintas jalan yang memanfaatkan kemajuan inovasi untuk beroperasi.

Transportasi digital terdiri dari 3 (tiga) elemen penting:

1. Penyedia Aplikasi (Penyelenggara Sistem Elektronik). Menurut Pasal 1 ayat (6) Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik, Penyelenggaraan sistem elektronik mengacu pada pemanfaatan sistem elektronik oleh pemerintah, perorangan, pelaku usaha, dan/atau masyarakat. Dalam hal ini, penyedia aplikasi kendaraan berbasis digital bertindak sebagai penyelenggara sistem elektronik yang menghubungkan pemilik kendaraan atau sopir dengan pengguna layanan, yang menjadi komponen utama dalam terciptanya layanan transportasi berbasis aplikasi *online*.
2. Unsur Pengemudi. Pengemudi adalah orang dengan mengoperasikan kendaraan bermotor. Seorang pengemudi yang baik adalah individu yang telah menguasai keterampilan mengemudi dasar, mampu mengemudi dengan keahlian, memiliki fisik yang bugar, kemampuan mengambil keputusan yang akurat serta kesehatan mental yang baik. Sementara itu, status pengemudi (*driver*) adalah individu yang bertindak sebagai pemilik atau orang yang bertanggung jawab atas kendaraan yang digunakan.
3. Unsur konsumen. Pengguna layanan merupakan individu yang berinteraksi dengan penyedia jasa sebelum produk atau layanan

tersebut selesai disiapkan, sebab merekalah yang nantinya akan menggunakan atau menerima manfaat dari layanan tersebut.

2.2.5.1 Bentuk-Bentuk Transportasi Digital

A. Go-Jek

Gambar 2. Aplikasi Gojek (Sumber: Gojek, 2025)



Mulai tahun 2011, Nadiem mendirikan PT Go-Jek Indonesia dan memperkenalkan Go-Jek sebagai sebuah layanan antar jemput berbasis ojek modern yang menggunakan sistem pemesanan *online*. Dengan mengandalkan ojek sebagai kendaraan roda dua, yang dikenal karena kecepatan dan efisiensinya, Go-Jek menawarkan solusi transportasi yang praktis dan mudah diakses oleh pengguna. Melalui aplikasi Go-Jek, pelanggan dapat dengan cepat memesan ojek hanya dengan beberapa ketukan pada ponsel pintar mereka, yang membawa kenyamanan dan kemudahan baru dalam dunia transportasi. Selain itu, Go-Jek juga dikenal dengan tingkat profesionalisme yang tinggi, di mana pengemudi ojek yang terdaftar dalam platform ini dilengkapi dengan ponsel berbasis Android. Hal ini bertujuan untuk mempermudah pengemudi dalam berkomunikasi dengan pelanggan dan memberikan mereka akses kepada aplikasi navigasi yang memungkinkan mereka memilih rute tercepat dan terbaik untuk mengantar penumpang ke tujuan. Dengan inovasi-inovasi tersebut,

Go-Jek berhasil merevolusi industri transportasi, menjadikannya lebih terorganisir dan efisien, sekaligus mengubah persepsi publik terhadap ojek sebagai layanan transportasi yang modern dan dapat diandalkan (Pokhrel, 2024).

Awal berdirinya, Go-Jek hanya menyediakan empat jenis layanan, yaitu jasa kurir, transportasi, pengantaran makanan, dan belanja. Seiring berjalannya waktu, Go-Jek terus berkembang dengan memperkenalkan berbagai inovasi dan layanan baru. Saat ini, terdapat tujuh belas jenis layanan yang tersedia di aplikasi Gojek, mencakup layanan transportasi dan logistik seperti *Go-Box*, *Go-Ride*, *Go-Send*, *Go-Car*, dan *Go-Bird*, serta beragam layanan menarik lainnya. Sampai bulan Maret tahun 2019, Gojek sudah mencatat melebihi seratus empat puluh dua juta unduhan dan bekerja sama dengan lebih dari 2 juta mitra pengemudi. Menunjukkan bahwa sebagian besar penduduk Indonesia telah menjadi pengguna internet sekaligus pelanggan transportasi *online* tersebut. Gojek ada di 167 wilayah Indonesia dan terus berkembang mengikuti permintaan layanan yang semakin meningkat di seluruh negeri. Gojek memiliki keunggulan untuk mempertemukan *driver* dengan konsumen dengan cepat dan mudah. Dengan kemudahan akses dan fitur aplikasi gojek serta berbagai promo yang disediakan menyebabkan banyak sekali yang menggunakan jasa ojek *online* salah satunya gojek sebagai pendukung mobilitas kegiatan sehari-hari.

B. Grab

Gambar 3. Aplikasi Grab (Sumber: Grab,2025)



Grab Taxi pertama kali diperkenalkan di Malaysia pada Oktober 2012, dan setahun setelahnya, tepatnya pada Mei 2014, Grab Taxi hadir di Indonesia, sebagai bisnis populer di Indonesia. Pengguna dapat dengan mudah mengakses layanan Grab dengan mengunduh aplikasi yang tersedia. Di awal peluncurannya, Grab menawarkan tarif yang sangat terjangkau. Melihat tingginya permintaan, Grab mulai merekrut pengemudi secara besar-besaran pada Agustus 2015. Banyak calon pengemudi yang mendaftar untuk menjadi Mitra Grab dengan harapan mendapatkan penghasilan yang signifikan, seperti para pengemudi ojek *online* yang telah lebih dulu bergabung. Salah satu inovasi yang mempermudah kehidupan di era ini adalah kehadiran layanan transportasi *online*, termasuk layanan ojek *online* dari Grab yang meliputi berbagai pilihan seperti *GrabBike*, *GrabCar*, *GrabFood*, *Grab Express*, dan lain-lain. Selain memudahkan pelanggan, Grab juga memberikan manfaat besar bagi para Mitra Grab, baik Mitra *GrabBike*, *GrabCar*, maupun mitra Grab lainnya (Grab, 2024).

C. Maxim

Gambar 4. Aplikasi Maxim (Sumber: Maxim, 2025)



Maxim merupakan perusahaan layanan transportasi *online* yang berbasis teknologi internasional dan berpusat di Rusia, yang juga menyediakan berbagai layanan tambahan seperti pengantaran makanan, barang, kargo, dan lainnya. Dengan berbagai layanan yang ditawarkan, Maxim tidak hanya berfokus pada transportasi, tetapi juga memberikan kemudahan dalam kegiatan sehari-hari masyarakat. Berdasarkan hal ini, dapat disimpulkan bahwa Maxim adalah salah satu perusahaan global yang telah berhasil memanfaatkan teknologi untuk mendukung dan mempermudah berbagai aktivitas masyarakat di seluruh dunia (Bulandari, 2023).

Aplikasi Maxim menyediakan berbagai layanan yang dirancang untuk membuat kehidupan sehari-hari penggunanya menjadi lebih mudah. Layanan utama yang disediakan adalah transportasi *online*, di mana pengguna dapat memesan kendaraan untuk perjalanan pribadi dengan mudah dan cepat. Selain itu, Maxim juga menawarkan layanan pengantaran makanan, memungkinkan pengguna untuk memesan makanan dari restoran pilihan dan mengantarkannya langsung ke lokasi mereka. Maxim juga

menyediakan layanan pengiriman barang, baik untuk pengiriman kecil maupun kargo dalam jumlah besar, yang dapat diatur sesuai kebutuhan pengguna. Semua layanan ini dapat diakses melalui aplikasi Maxim, yang menghubungkan pengguna dengan pengemudi secara efisien, membantu mereka melakukan berbagai aktivitas dengan lebih praktis dan nyaman.

D. Zendo

Gambar 5. Aplikasi Zendo (Sumber: Zendo, 2025)



Zendo adalah Ojek online atau ojol Muhammadiyah, yang sudah hadir di 70 kota di penjuru Indonesia pertama kali didirikan pada tahun 2015 oleh seorang kader Muhammadiyah bernama Lutfy Azizah di Tulungagung. Zendo, sebagai bagian dari bisnis ojek *online* yang dikelola oleh Serikat Usaha Muhammadiyah (Sumu), terus berkembang pesat dan kini telah memperluas jangkauannya ke berbagai kota di Indonesia. Sekretaris Jenderal Sumu, Ghufroon Mustaqim, menjelaskan bahwa hingga saat ini, Zendo telah berhasil menjalin kemitraan dengan sekitar 2.000 penyedia layanan, termasuk 700 mitra pengemudi, dan memiliki basis pengguna aktif lebih dari 100.000 orang di berbagai wilayah kota. Keberhasilan ini mencerminkan betapa bisnis ojek *online* ini mampu memberikan kemudahan dalam akses transportasi sekaligus mendukung ekonomi

digital di Indonesia, terutama bagi anggota komunitas Muhammadiyah (Katadata, 2025).

Zendo tidak hanya menawarkan layanan ojek *online* untuk antar jemput penumpang, tetapi juga menyediakan berbagai layanan tambahan yang memungkinkan platform ini bersaing dengan ojek *online* lainnya, seperti pengantaran makanan, pengiriman barang, serta layanan kebersihan dan perbaikan rumah. Selain melalui aplikasi, Zendo juga memberikan kemudahan bagi pelanggan dengan memungkinkan mereka untuk memesan layanan melalui *WhatsApp* pihak zendo. Sesudah pesan dikonfirmasi, pihak zendo akan menghubungi pengemudi untuk melaksanakan permintaan sesuai dengan keinginan pelanggan, sehingga memberikan kenyamanan lebih bagi pengguna. Dengan berbagai layanan yang ditawarkan, Zendo semakin memperluas jangkauan dan kemudahan akses bagi masyarakat di Indonesia.

2.3 Landasan Teori

2.3.1 Teori Tindakan Sosial

Max Weber menyatakan tatanan masyarakat dan pranata sosial memiliki keterkaitan yang kuat dalam memengaruhi munculnya tindakan sosial. Dalam memperkenalkan pendekatan *verstehen* untuk memahami makna perilaku individu, Weber beranggapan individu melakukan tindakan dengan lebih dari rutinitas, namun dengan berusaha memahami sudut pandang, pola pikir serta tindakan individu. Pendekatan tersebut

menekankan pada perilaku yang dilandasi oleh pencapaian tertentu atau dikenal sebagai “*in order to motive*”.

Tindakan sosial adalah suatu perilaku yang dilakukan oleh individu apabila tindakan tersebut mengandung makna pribadi bagi individu yang melakukannya dan diarahkan kepada pihak lain. Apabila perilaku tersebut mengarah pada benda mati, maka tidak termasuk pada kategori perilaku sosial. Sebuah perilaku dinyatakan sebagai perilaku sosial apabila secara nyata ditujukan untuk berhubungan atau berinteraksi dengan individu lain. Meski demikian, tindakan sosial juga bisa bersifat internal atau subjektif, yang muncul sebagai respons terhadap pengaruh positif dari situasi tertentu. Dalam beberapa kasus, tindakan ini dapat terulang secara sadar karena kondisi serupa atau muncul sebagai bentuk penerimaan pasif terhadap situasi tertentu (P. Jones, 2010).

Teori ini menekankan pada motif serta tujuan dari individu yang melakukan tindakan. Dalam mempelajari perilaku individu atau kelompok, setiap pelaku memiliki alasan khusus untuk melakukan suatu tindakan. Weber berpendapat bahwa untuk memahami alasan di balik tindakan seseorang, hal terbaik yang dapat dilakukan adalah dengan mengklasifikasikannya. Tindakan dibedakan dalam empat kategori berdasarkan motif pelaku, yaitu tindakan afektif, tradisional, rasional berbasis nilai, dan rasional instrumental (Alis, M dan Nurkholis, 2016).

Menurut Weber, sosiologi merupakan ilmu erat kaitannya dengan interpretasi pengetahuan tentang tindakan sosial, serta penjelasan mengenai

sebab-akibat, arah, dan konsekuensinya." Tindakan sosial terjadi ketika seseorang memberi "makna pribadi" pada perilaku mereka, seperti alasan, tujuan, atau niat. Weber mengidentifikasi empat jenis tindakan sosial, yang masing-masing dibangun sebagai tindakan murni atau tipe ideal. Namun, dia mengakui bahwa dalam kenyataannya, setiap perilaku tertentu biasanya merupakan gabungan dari beberapa tipe murni ini (Thorpe, 2018).

1. Tindakan Rasional Instrumental

Instrumentally rational action, which is driven by a rational assessment of the most efficient way to achieve a particular goal – you do something because it is the most effective method for reaching a specific objective (Kieran, 2004).

Tindakan rasional secara instrumental ditentukan oleh perhitungan antara sarana dan tujuan. Weber menjelaskan bahwa tindakan dikatakan rasional dalam konteks ini ketika individu secara rasional mempertimbangkan tujuan, sarana yang digunakan, dan hasil sekunder yang mungkin timbul. Sebagai contoh, seorang lulusan sekolah menengah bertindak rasional secara instrumental ketika dia merencanakan masa depan dengan mempertimbangkan pilihan-pilihannya, seperti biaya kuliah, pengeluaran, dan prospek pekerjaan. Dia kemudian menyimpulkan bahwa melanjutkan pendidikan di perguruan tinggi lebih masuk akal daripada langsung bekerja, dan memilih perguruan tinggi yang terjangkau serta jurusan yang sesuai dengan tujuan kariernya. Individu ini bertindak secara rasional dengan merencanakan langkah-langkahnya secara cermat,

mempertimbangkan kondisi yang ada, sumber daya yang tersedia, serta menilai biaya dan manfaat, kemungkinan konsekuensi, dan keuntungan atau kerugian dari berbagai alternatif, semua itu dilakukan untuk memastikan bahwa tujuan yang layak dicapai dapat diraih dengan cara yang paling efisien (Thorpe, 2018).

2. Tindakan Rasional Nilai

“Value rational action, where actions are carried out for ethical or religious principles, without considering the likelihood of success – you do something for God or a particular cause” (Kieran, 2004).

Tindakan rasional berdasarkan nilai ditentukan oleh keyakinan sadar terhadap nilai-nilai tertentu demi kepentingan etika, estetika, agama, atau bentuk perilaku lainnya. Tindakan ini dilakukan tanpa memperhitungkan konsekuensinya, dan dipandu oleh komitmen terhadap tugas yang lebih tinggi atau cita-cita moral, seperti halnya seseorang yang dengan berani mempertaruhkan nyawanya demi mematuhi prinsip tanpa kekerasan. Berbeda dengan ketaatan otomatis yang tidak dipertanyakan dalam tradisi, tindakan rasional berdasarkan nilai mengharuskan individu melalui proses pemikiran yang sadar, di mana mereka menjalankan kehidupan sesuai dengan keyakinan agama, tujuan politik, atau doktrin filosofis yang diyakini, dengan pengabdian pada nilai-nilai tertinggi yang telah mereka pilih sendiri (Thorpe, 2018).

3. Tindakan Tradisional

"Traditional action refers to behavior driven by long-standing customs -it is done simply because it has always been practiced that way" (Kieran, 2004).

Tindakan tradisional dipengaruhi oleh kebiasaan yang sudah menjadi komponen utama dalam rutinitas harian kita. Tindakan tersebut terjadi secara otomatis pada kehidupan sehari-hari tanpa perencanaan, dan sering kali dilakukan tanpa kesadaran penuh. Contohnya adalah ritual seperti memberi salam kepada rekan kerja setiap kali tiba di tempat kerja pada pagi hari. Tindakan ini, meskipun mungkin tampak sederhana, dilakukan secara rutin sebagai bagian dari kebiasaan sosial yang sudah terinternalisasi, dan sering kali tidak disadari atau dipertanyakan oleh individu yang melakukannya (Thorpe, 2018).

4. Tindakan Afektif

"Affective action, which is driven by emotional feelings – you do something out of love, for example, for a brother or sister." (Kieran 2004).

Tindakan afektif, menurut Weber, ditentukan oleh emosi atau "keadaan perasaan" yang muncul secara spontan dan menjadi dasar bagi reaksi terhadap rangsangan tertentu. Tindakan ini sering

kali bersifat impulsif dan tidak dipertimbangkan secara rasional, seperti ketika seseorang bertindak dengan kemarahan dan menyerang orang lain tanpa mampu mengendalikan diri. Dalam situasi seperti ini, individu mungkin tidak sepenuhnya menyadari atau memahami apa yang sedang dilakukan, karena tindakan tersebut dipicu oleh perasaan yang mendalam dan tidak terkontrol. Hal ini menunjukkan bahwa tindakan afektif lebih dipengaruhi oleh keadaan emosional sesaat daripada pertimbangan rasional atau tujuan yang jelas, yang membedakannya dengan tipe tindakan sosial lainnya yang lebih terstruktur dan bertujuan (Thorpe, 2018).

