

**ANALISIS DAMPAK TRANSPORTASI ONLINE
TERHADAP TRANSPORTASI KONVENSIONAL DI KOTA
MAKASSAR PROVINSI SULAWESI SELATAN**

SKRIPSI

**WARDAYANA
NIM 105710197314**



**JURUSAN ILMU EKONOMI STUDY PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
MAKASSAR
2018**

**ANALISIS DAMPAK TRANSPORTASI ONLINE TERHADAP
TRANSPORTASI KONVENSIONAL DI KOTA MAKASSAR
PROVINSI SULAWESI SELATAN**

SKRIPSI

**WARDAYANA
NIM 105710197314**

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Meraih Gelar Sarjana Ekonomi
Pada Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan
Fakultas Ekonomi Dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Makassar**

JURUSAN ILMU EKONOMI STUDI PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

2018

PERSEMBAHAN

Karya Ilmiah Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan ini kupersembahkan kepada:

- Kedua Orang Tuaku, Ayahanda Paduppai dan Ibunda Nurliana terima kasih sudah dengan sabarnya merawat, membimbing saya hingga sekarang. Terima kasih atas do'a dan dorongan dalam penyelesaian skripsi Wardayana. Jasa-jasa kalian tidak akan mampu saya balas, tetapi kelulusan ini merupakan kado special yang saya persembahkan untuk kalian. Semoga kalian terus diberikan kesehatan sepanjang usia, hingga melihat anakmu ini sukses seperti yang kalian harapkan. Aamiin.
- Terimah kasih kepada teman-teman jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan yang selalu memberikan semangat dan dukungan dalam pengerjaan Skripsi saya.
- Keluarga Besar Kos Pondok Hj. Ramli, terimakasih atas semuanya.

MOTTO HIDUP

Janganlah larut dalam satu kesedihan karena
masih ada hari esok yang menyongsong
dengan sejuta kebahagiaan.



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

Jl. Sultan Alauddin No. 259 gedung iqra Lt. 7 Tel.(0411) 866972 Makassar



LEMBAR PERSETUJUAN

Judul Penelitian : **Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap
Transportasi Konvensional di Kota Makassar
Provinsi Sulawesi Selatan**

Nama Mahasiswa : **Wardayana**

No. Stambuk/NIM : **105710197314**

Program Studi : **Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan**

Fakultas : **Ekonomi dan Bisnis**

Perguruan Tinggi : **Universitas Muhammadiyah Makassar**

Telah diujikan dan di Seminarkan Pada Tanggal **29 Agustus 2018**

Makassar, **21 Agustus 2018**

Mengetahui

Pembimbing I

Pembimbing II


Asriati.SE.,M.Si
NIDN: 0031126303


Sri Andhyaringsih.SE.,MM
NIDN: 0929037901

Mengetahui

Dekan,

Ketua Program Studi IESP,


Ismail Rasulong.SE.,MM
NBM: 903078


Hj. Naidah.SE.,M.Si
NBM: 710551



FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
Jl. Sultan Alauddin No. 259 gedung iqra Lt.7 Tel.(0411) 866972 Makassar



LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi atas Nama **WARDAYANA**, NIM : **105710197314**, diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor : 0008/SK Y/60201/091004/2018 M, 19 Dzulhijjah 1439H/ 31Agustus 2018 M, sebagai salah satu syarat guna memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Ilmu Ekonomi, Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar

19 Dzulhijjah 1439 H

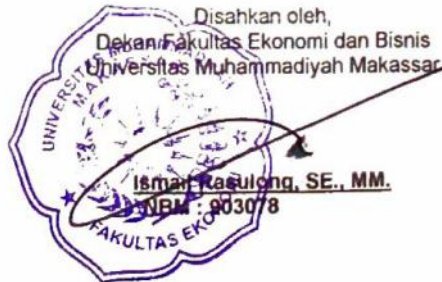
Makassar,

31 Agustus 2018

PANITIA UJIAN

1. Pengawas Umum : Dr. H. Abd Rahman Rahim, SE, MM (.....)
Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar
2. Ketua : Ismail Rasullong, SE., MM (.....)
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
3. Sekretaris : Dr. Agus Salim H R, SE, MM (.....)
WD I Fakultas Ekonomi dan Bisnis
4. Penguji :
 1. Dr. Muhammad Rusydi, SE, M.Si (.....)
 2. Dr. Akhmad, SE, M.Si (.....)
 3. Dr. Muhammad Ikram Idrus, MS (.....)
 4. Asriati, SE., M.Si (.....)

Disahkan oleh,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Makassar



Ismail Rasullong, SE., MM.
NBM : 903078



FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
Jl. Sultan Alauddin No. 259 gedung iqra Lt. 7 Tel.(0411) 866972 Makassar



SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Wardayana
Stambuk : 105710197314
Program Studi : Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan
Dengan Judul : "Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan."

Dengan ini menyatakan bahwa :

Skripsi yang saya ajukan di depan Tim Penguji adalah ASLI hasil karyasendiri, bukan hasil jiplakan dan dibuat oleh siapan pun.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan saya bersedia menerima sanksi apabila pernyataan ini tidak benar.

Makassar, 31 Agustus 2018
Yang Membuat Pernyataan,



Wardayana



Diketahui Oleh :

Ketua Program Studi,

Hi. Naidah, SE., M.Si
NBM : 710551

KATA PENGANTAR



Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayahnya yang tiada henti diberikan kepada hamba-Nya. Shalawat dan salam tak lupa penulis kirimkan kepada rasulullah Muhammad SAW beserta para keluarga, sahabat dan para pengikutnya. Merupakan nikmat yang tiada ternilai manakala penulisan skripsi yang berjudul “Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar provinsi Sulawesi Selatan”

Skripsi yang penulis buat ini bertujuan untuk memenuhi syarat dalam menyelesaikan Program Sarjana (S1) pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.

Teristimewa dan terutama penulis sampaikan ucapan terima kasih kepada kedua orang tua penulis bapak Paduppai dan ibu Nurliana yang senantiasa memberi harapan, semangat, perhatian, kasih sayang dan doa tulus tak pamrih. Dan saudara-saudaraku tercinta yang senantiasa mendukung dan memberikan semangat hingga akhir studi ini. Dan seluruh keluarga besar atas segala pengorbanan, dukungan dan doa restu yang telah diberikan demi keberhasilan penulis menuntut ilmu. Semoga apa yang telah mereka berikan kepada penulis menjadi ibadah dan cahaya penerang kehidupan di dunia dan di akhirat.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak.

Begitu pula penghargaan yang setinggi-tingginya dan terima kasih banyak disampaikan dengan hormat kepada :

1. Bapak Dr. H. Abd Rahman Rahim, SE.,MM., Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar.
2. Bapak Ismail Rasullong, SE.,MM, Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.
3. Ibu Hj. Naidah. SE., M.Si., Selaku Ketua Program Studi Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Ibu asriati,SE.,M.Si., Selaku Pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya membimbing dan mengarahkan penulis, sehingga Skripsi selesai dengan baik.
5. Ibu Sri Andayaningsih.SE.,MM., Selaku Pembimbing II yang telah berkenan membantu selama dalam penyusunan skripsi hingga ujian skripsi.
6. Bapak/Ibu dan Asisten Dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar yang tak kenal lelah banyak menuangkan ilmunya kepada penulis selama mengikuti kuliah.
7. Segenap Staf dan Karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.
8. Rekan-rekan Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Program Studi Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Angkatan 2014 yang selalu belajar bersama yang tidak sedikit bantuannya dan dorongan dalam aktifitas studi penulis.
9. Terima kasih teruntuk semua kerabat yang tidak bisa saya tulis satu persatu yang telah memberikan semangat, kesabaran, motivasi, dan dukungannya sehingga penulis dapat merampungkan penulisan Skripsi ini.

Akhirnya, sungguh penulis sangat menyadari bahwa Skripsi ini masih sangat jauh dari kesempurnaan oleh karena itu, kepada semua pihak utamanya para pembaca yang budiman, penulis senantiasanya mengharapkan saran dan kritiknya demi kesempurnaan skripsi ini.

Mudah-mudahan Skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi semua pihak utamanya kepada Almamater Kampus Biru Universitas Muhammadiyah Makassar.

Billahi fi Sabilil haq, fastabiqul Khairat, Wassalamu 'alaikum Wr.Wb

Makassar, Agustus 2018

Wardayana



ABSTRAK

WARDAYANA, Tahun 2018 **Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan**, Skripsi Program Studi Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar. Dibimbing oleh Pembimbing I Asriati,SE,MM dan Pembimbing II Sri Andayaningsih, SE,MM.

Penelitian ini berjudul Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Dampak dari adanya Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar. Penelitian ini diperoleh dari kuesioner (primer) dan beberapa observasi dan wawancara dengan pihak terkait, Jenis penelitian ini bersifat Kualitatif Deskriptif dengan menggunakan pendekatan yuridis dan sosiologi. dan memilih beberapa informan dengan snowball sampling dan Purposif sampling. Sumber data yang digunakan adalah sumber primer yaitu, informasi yang bersumber dari pengamatan langsung ke lokasi penelitian dengan cara observasi dan wawancara. Sedangkan sumber sekunder yaitu, data yang diperoleh dari dokumentasi atau studi kepustakaan untuk melengkapi data-data primer. Pengumpulan data dilakukan melalui field research melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Transportasi Online atau ojek online adalah aplikasi yang berbasis mobile dengan sistem transportasi yang menggunakan berbagai bidang jasa termasuk angkutan umum,. ketertarikan minat penumpang terhadap Transportasi online sangat di minati oleh masyarakat karena dinilai tarif murah sampai ke lokasi tujuan aman mudah serta praktis dan menawarkan berbagai bidang jasa dengan tariff yang sudah di tentukan. Minat penumpang yang lebih banyak beralih ke angkutan online yang belum teregulasi ini menimbulkan pro dan kontra di kalangan driver konvensional yang di anggap tidak sesuai standar angkutan menurut Undang-Undang 22 tahun 2009. Para sopir angkutan konvensional melakukan aksi demo dalam persaingan tolak angkutan online karena berdampak pada pendapatan angkutan konvensional.

Kata Kunci : Transportasi, Online, Konvensional

ABSTRACT

WARDAYANA, Year 2018 *Analysis of the Impact of Online Transportation on Conventional Transportation in Makassar City South Sulawesi Province*, Thesis Study Program of Economics Development Study, Faculty of Economics and Business University of Muhammadiyah Makassar. Supervised by Advisors I Asriati, SE, MM and Advisor II Sri Andayaningsih, SE, MM.

This study entitled Analysis of the Impact of Online Transportation on Conventional Transportation in Makassar City of South Sulawesi Province. This study aims to analyze the impact of the existence of Online Transportation on Conventional Transportation in Makassar. This study was obtained from the questionnaire (primary) and some observations and interviews with related parties, this type of research is qualitative descriptive using juridical and sociological approach. and selected some informants with snowball sampling and Purposive sampling. Sources of data used are primary sources, namely, information derived from direct observation to the location of research by way of observation and interview. While the secondary source is, the data obtained from the documentation or literature study to complete the primary data. Data collection is done through field research through observation, interview, and documentation.

The results of this study indicate that Online Transport or ojek online is a mobile-based application with a transportation system that uses a variety of service areas including public transport. interest in passengers on online Transportation is in the interest of the community because it is considered cheap tariff to the destination location safe easy and practical and offers various areas of services with tariff that has been specified. Passengers' interest in switching to unregulated online freight raises the pros and cons of conventional drivers who are deemed unsuitable for transport standards in accordance with Law 22 of 2009. Conventional transport drivers conduct demonstrations in competition for online transport declines due to impact on conventional transport revenue.

Keywords : Transportation, On line, Conventional

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
SURAT PERNYATAAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
ABSTRAK BAHASA INDONESIA.....	viii
ABSTRACK.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
1. Tujuan Penelitian	5
2. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
A. Tinjauan Teoritis.....	8
1. Teori Transportasi	8
A. Pengertian Transportasi Menurut Para Ahli	8
B. Karakteristik-Karakteristik Sistem Transportasi	9
C. Kemajuan Pemanfaatan Teknologi Bidang Transportasi.....	10
D.Transportasi Angkutan Konvensional.....	12
2. Kesenjangan Sosial.....	15
3. Konflik	16

4.	Jenis-Jenis Transportasi Online atau Ojek Online Berbasis aplikasi.....	18
5.	Kelebihan dan Kekurangan Keberadaan Transportasi Online atau Ojek online.....	22
B.	Penelitian Terdahulu.....	26
C.	Kerangka Pikir.....	29
BAB III METODELOGI PENELITIAN.....		30
A.	Jenis Penelitian.....	30
B.	Fokus Penelitian.....	31
C.	Lokasi dan Waktu Penelitian.....	31
D.	Jenis dan Sumber Data.....	31
E.	Teknik Pengumpulan Data.....	32
F.	Instrumen Penelitian.....	32
G.	Teknik Pengelolaan dan Analisis Data.....	32
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		34
4.1	Deskripsi Objek Penelitian.....	34
4.1.1	Letak dan Kondisi Geografis.....	34
4.1.2	Penduduk.....	39
4.2	Cara Kerja Operasional Transportasi Online atau Ojek online.....	41
4.2.1	Cara kerja Transportasi Online Gojek, Grab, dan Uber.....	41
4.3	Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	44
4.3.1	Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi konvensional.....	44
BAB V PENUTUP.....		58
5.1	Kesimpulan.....	58
5.2	Saran.....	58
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1	Luas Area, Persentase Terhadap Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar.....35
Tabel 1.2	Iklim Kota Makassar.....36
Tabel 1.3	Trayek dan Jumlah Angkutan Wilayah Kota Makassar Sesuai yang Diatur Pemerintah.....38
Tabel 1.4	Jumlah Penduduk Kota Makassar Menurut Kecamatan Tahun 2016.....40



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan perekonomian di Indonesia sangat gencar-gencarnya, hal ini tentu sangat membutuhkan tenaga dan pemikiran yang sangat dalam, apalagi dalam hal sarana penunjang seperti sarana transportasi.

Transportasi memiliki peran strategis dalam menggerakkan roda perekonomian nasional di lain pihak, bidang transportasi ini juga merupakan lahan bisnis sebagaimana sektor ekonomi lainnya. Bidang angkutan ini mencakup angkutan laut, angkutan jalan raya, angkutan sungai, angkutan udara, angkutan rel, dan jasa penunjang angkutan. Perkembangan bidang angkutan ini dapat dilihat dari kontribusi masing-masing jenis angkutan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Jika kita melihat perkembangan sarana transportasi di Indonesia sungguh sangat mengalami kemajuan yang sangat drastis seperti kita dapat melihat bahwa saat ini untuk menjangkau atau memesan sarana angkutan saja kita dapat memesan hanya dengan menggunakan aplikasi pada smartphone.

Transportasi atau Angkutan merupakan sarana untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain yang dikehendaki. Atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Angkutan terdiri dari angkutan orang dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, maupun tak bermotor dan angkutan barang. Dilihat dari kepemilikannya di bedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum.

Secara umum masyarakat sekarang mengenal 2 jenis transportasi, yaitu transportasi online berbasis aplikasi dan transportasi konvensional. Dimana transportasi online berbasis aplikasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Perlu dipahami bersama bahwa arus kemajuan teknologi merupakan sebuah keniscayaan yang mau tidak mau harus kita ikuti. Sehingga transportasi online berbasis aplikasi merupakan jasa transportasi yang memanfaatkan kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan tujuannya untuk mempermudah segala aktivitas-aktivitas manusia yang dilakukan sehari-hari. Adapun yang dimaksud transportasi online berbasis aplikasi yaitu Gocar, Grab dan Uber. Transportasi berbasis online diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah seseorang yang ingin bepergian. Sebagai contoh: mudah mememesannya, efisien dan efektif.

Transportasi konvensional adalah transportasi penumpang yang dilakukan dengan sewa atau bayar. Yang dimaksud konvensional Contohnya : Bus, angkutan umum, kereta api, taksi, becak, bentor dan ojek. Seiring dengan berkembangnya zaman, keberadaan transportasi konvensional ini lambat laun tegasar oleh transportasi yang lebih canggih dengan memanfaatkan teknologi yaitu transportasi online atau yang lebih akrab dengan ojek online dengan menggunakan aplikasi. Selain dapat mengefesiansikan waktu, transportasi online berbasis aplikasi ini juga dapat digunakan dengan biaya yang terjangkau. Di Indonesia utamanya kota-kota besar seperti Makassar tukang ojek dapat dijumpai di kampus-kampus seperti Unhas, UNM, Uin dll. Sekolah-sekolah, Mall Panakukkang, Pasar, dan tempat-tempat lainnya. Tetapi tidak semuanya dapat dijangkau dengan mudah, terkadang kita harus menunggu lama bahkan sampai berjam-jam itupun belum tentu ada ojek yang akan kita dapatkan. Transportasi

online, menjadi salah satu yang terpopuler diantara sarana transportasi lainnya. Menggunakan mobil pribadi dan motor sebagai alat transportasinya, membuat berkendara menggunakan transportasi online lebih cepat, dan berkualitas bagus dibandingkan dengan angkot, bus, maupun taksi. Dengan kemacetan yang kini sering sekali terjadi di Kota Makassar, membuat warga makassar lebih memilih gocar, grab dan uber sebagai alat transportasi agar dapat lebih cepat tiba ditempat tujuan. Warga Makassar pun lebih mudah mengaksesnya karena biasanya para tukang ojek memiliki pangkalan didaerahnya masing-masing, sehingga warga tidak perlu repot-repot menunggu transportasi untuk menghampiri mereka.

Dengan kemajuan teknologi informasi yang ada, muncul transportasi umum yang dapat diakses menggunakan gadget. Berawal dari Jakarta sebagai pencetus transportasi online atau ojek online di Indonesia, kini ojek online juga telah marak dikalangan warga Kota Makassar. Setiap pengguna transportasi ojek kini dapat menggunakan handphone dengan aplikasi khusus untuk dapat mengakses ojek online.

Transportasi online atau Ojek online tersebut dirasa sebagai transportasi alternatif karena lebih mudah diakses oleh setiap warga Kota Makassar. Mereka tidak perlu lagi berjalan kaki ke pangkalan ojek dan hanya perlu menunggu ojek online menghampiri lokasi tempat mereka berada. Selain itu menerima jasa ojek manusia sebagai objeknya, ojek online juga menawarkan jasa pengantaran barang yang biasanya dilakukan oleh driver motor, seperti pemesanan makan siang untuk diantar maupun hanya untuk mengambil barang yang tertinggal untuk kemudian diantarkan sampai kepada pengguna

jasa. Kemudahan-kemudahan yang ditawarkan transportasi online atau ojek online tersebut membuat para pengguna ojek online meningkat setiap harinya.

Sehingga Tidak berselang waktu begitu lama, mulai muncullah begitu banyak aksi demosntrasi di berbagai daerah di Makassar yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan umum konvensional untuk menentang beroperasinya bisnis transportasi online di Indonesia, terutama kota Makassar.

Jika mengacu pada definisi maka tidak ada yang salah dengan keberadaan transportasi online, dapat dilihat dengan jelas dari definisi angkutan umum, dalam bidang angkutan umum yang paling penting adalah adanya sistem sewa atau bayar, baik taksi konvensional atau taksi online, sama dalam pelaksanaannya adanya proses bayar atau sewa, namun yang saya perhatikan adalah ketika salah satu petinggi pemilik uber, dan pemilik taksi ekspres yang saya perhatikan adanya perbedaan tentang definisi sewa dan bayar, jika dalam taksi konvensional adalah berupa bayaran, sedangkan pada pemilik uber bilang transportasi sewa, jadi dimana masalahnya sebenarnya, tidak ada masalah sedikitpun dalam hal ini, yang ada hanya perbedaan pemahaman dalam mendefinisikan angkutan umum itu sendiri, makanya kedua belah pihak saling salahkan baik dari pemerintah atau para pengusaha taksi itu sendiri, jadi secara singkat gak ada masalah hadirnya transportasi online berbasis aplikasi ini dengan taksi konvensional.

Orientasi pada masa depan dan perhatian pada waktu. Dalam isu ini, terlihat bahwa masyarakat semakin peka terhadap arus informasi. Hal inilah yang ditangkap para inventor, yang kebanyakan anak muda, dengan memanfaatkan potensi yang ada. Potensi yang dilihat sebenarnya sederhana, dengan semua orang, khususnya eksekutif muda ibukota menggunakan telepon pintar, mereka

pasti terhubung dengan internet. Internet pun menjadi solusinya. Apalagi sistem operasi telepon pintar dapat memfasilitasi untuk pembuatan aplikasi-aplikasi baru. Dibuatlah aplikasi yang terhubung dengan internet. Internet dipandang sebagai jawaban atas kebutuhan masa kini hingga beberapa waktu ke depan. Apalagi, dengan semua solusi yang dapat diraih hanya dengan sentuhan di telepon pintar, masalah waktu dapat teratasi.

Dari pembahasan diatas, penulis akan melakukan penelitian mengenai **“Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, permasalahan yang dikemukakan dapat dirumuskan adalah;

“Bagaimana dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional di kota Makassar provinsi Sulawesi selatan.?”

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk dapat memenuhi tujuan-tujuan yang dapat bermanfaat bagi pihak-pihak tertentu tentang dampak yang di timbulkan dari transportasi online atau ojek online ini. Secara terperinci tujuan dari penelitian ini adalah:

“Untuk Mengetahui Bagaimana Dampak Transportasi Online terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar”.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat, antara lain:

1. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah atau pihak-pihak terkait untuk dipertimbangkan dalam pengambil keputusan dan perencanaan penyediaan jasa transportasi yang tepat untuk membangun kota.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan yang bermanfaat bagi ilmu pengetahuan khususnya bagi para pembaca yang tertarik untuk meneliti hal yang sama.
3. Sebagai bahan referensi dan pembandingan bagi para peneliti lain yang ingin meneliti masalah yang sama dan sebagai sarana untuk mengaplikasikan berbagai teori yang diperoleh di bangku kuliah. Menambah pengalaman dan sarana latihan dalam memecahkan masalah-masalah yang ada di masyarakat sebelum terjun dalam dunia kerja yang sebenarnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Teoritis

1. Teori Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti pengangkutan transportasi berarti pengangkutan atau membawa sesuatu kesebelah lain suatu tempat ke tempat lain melalui jalur darat.

Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia karena pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia Dalam sistem transportasi nasional (Kepmen No 49 Tahun 2005) meliputi sub-sub sektor transportasi jalan, kereta api, sungai, dan danau, penyeberangan, laut, udara, dan pipa.

A. Pengertian Transportasi Menurut Para Ahli.

Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (movement) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (comoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Menurut Hasim Purba di dalam bukunya " Hukum Pengangkutan Di Laut" , pengangkutan adalah " kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Jadi pengangkutan itu berupa suatu wujud kegiatan dengan maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu" .

Menurut Soegijatna Tjakranegara, pengangkutan adalah memindahkan barang atau commodity of goods dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang barangnya.

Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Sedangkan menurut Nasution (2008) adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

B. Karakteristik-Karakteristik Sistem Transportasi

Bentuk fisik dari kebanyakan sistem transportasi tersusun atas empat elemen dasar:

- a. Sarana Perhubungan
titik atau lebih. Pipa, jalur ban berjalan, jalur laut, dan jalur penerbangan juga dapat dikategorikan sebagai sarana perhubungan.
- b. Kendaraan: alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik ke titik lainnya di sepanjang sarana perhubungan. Mobil, bis, kapal, pesawat terbang, ban berjalan, dan kabel adalah contoh-contohnya.
- c. Terminal: Titik-titik di mana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir. contoh: garasi mobil, lapangan parker, gudang bongkar-muat, terminal bis dan Bandar udara.
- d. Manajemen dan tenaga kerja: orang-orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan, dan terminal.

C.Jotin Khisty dan B. Kent Lall telah mengidentifikasi Sembilan kategori perilaku manusia yang dipengaruhi oleh transportasi:

1. Kemampuan berpindah tempat (penumpang, pejalan kaki).
2. Aktivitas (contoh: pengendalian kendaraan, pemeliharaan kendaraan, kehidupan sosial).
- 3). Perasaan (contoh: kenyamanan, kemudahan, kesenangan, stres, suka, tidak suka).
- 4). Pengaturan (contoh: pemilihan sarana, pemilihan rute, pembelian kendaraan)
- 5). Kesehatan dan keamanan (Kecelakaan, ketidakmampuan, kelelahan)

- 6). Interaksi social (Keleluasaan pribadi, kepemilikan lahan, konflik peniruan)
- 7). Motivasi (Konsekuensi Positif, atau negative, menggerakkan potensi)
- 8). Belajar (Pelatihan operator, pendidikan pengemudi, Pengadaan barang)
- 9). Persepsi (Kesan, pemetaan, batasan prasaan)

C. Kemajuan Pemanfaatan Teknologi Bidang Transportasi

Sebelum berbicara tentang Pemanfaatan teknologi modern oleh masyarakat Indonesia, kita terlebih dahulu perlu memahami nilai-nilai budaya yang terkandung dalam teknologi modern yang pada umumnya adalah teknologi yang berasal dari dunia barat. Pemahaman nilai-nilai yang terkandung dalam teknologi itu memperjelas derajat pemanfaatan teknologi modern oleh masyarakat, yang di Indonesia dan juga di negara-negara berkembang menjadi suatu masalah. Masalah derajat pemanfaatan suatu teknologi oleh masyarakat pada hakikatnya sangat ditentukan adanya kecocokan atau tidaknya antara nilai-nilai yang dibawa oleh teknologi itu dengan nilai-nilai yang ada dalam masyarakat. 4

Moda transportasi dalam masyarakat primitive bersifat sederhana, menggunakan binatang berkembang menggunakan pikulan. Lebih maju lagi setelah ditemukan “roda” . Dengan ditemukan roda membuka halaman kemajuan baru, berturut-turut berhasil dibuat gerobak beroda, delman, sepeda. Lebih di kembangkan lagi setelah revolusi Industri bermotor disusul kereta api, dan tahun 1903 ditemukan pesawat udara Orville Wright dan ilbur Wright (Memperhatikan

perkembangan kemajuan dalam pembuatan dan penggunaan berbagai jenis moda transportasi yang diungkapkan di atas), dapat diamati terjadinya (1) Peningkatan dalam kecepatan (faster speed) dan (2) Pembesaran dalam kapasitas muat atau kapasitas angkut (Bigger Capacity) kemajuan sarana angkutan dalam transportasi darat.

Teknologi itu berkembang terus, mengalami kemajuan yang semakin tinggi dan semakin canggih. Berbagai penemuan baru James Watt industri berhasil meningkatkan produktivitas, yaitu kemampuan menghasilkan output lebih besar dibandingkan input yang digunakan. Revolusi industri telah pula mendorong berkembangnya paham kapitalisme. Kapitalisme adalah paham yang mengagungkan peranan modal pengembangan industri dan peningkatan produktivitas. Dalam inovasi suatu transportasi, permintaan suatu pelayanan transportasi modern pun semakin meningkat dengan kondisi angkutan transportasi yang nyaman, aman, dan cepat. Dalam perubahan inovasi suatu transportasi model permintaan jasa transportasi dilakukan melalui empat tahapan:

- a. Mengidentifikasi pola tata guna tanah, distribusi penduduk dan pola spasial kegiatan ekonomi masa depan, digunakan untuk menghitung peningkatan permintaan jasa transportasi.
- b. Hasil permalan permintaan jasa transportasi tersebut, digunakan untuk mengetahui keterkaitan atau distribusi lalu lintas antar kawasan.
- c. Selanjutnya menentukan pemilihan moda transportasi yang melayani lalu lintas transportasi.
- d. Memperhatikan biaya pelayanan transportasi dan karakteristik harga angkutan) ditetapkan rute/trayek yang dilayani moda transport.

D. Transportasi Angkutan Konvensional

Kata 'pengangkutan' berasal dari kata dasar 'angkut' yang berarti mengangkat dan membawa. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, Sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Seiring bertambahnya jumlah populasi kendaraan dan tingkat teknologi transportasi masyarakat membuat inovasi kendaraan tersebut digunakan untuk mengangkut manusia atau barang dengan memberikan jasa kepada masyarakat dengan menggunakan tarif atau pembayaran tunai. Pasal 47 ayat (1) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lintas dan Angkutan Jalan membagi kendaraan menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kemudian pada Pasal 47 ayat (2) kendaraan bermotor dibagi lagi menjadi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan bermotor ada yang perseorangan dan ada juga kendaraan bermotor umum. Berdasarkan Pasal 1 poin ke-10 undang-undang 22 Th.2009, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Dengan begitu pelaku usaha jasa transportasi online harus memenuhi syarat agar bisa diizinkan oleh pemerintah dengan melengkapi syarat ketentuan untuk semua layanan transportasi online wajib mendaftarkan pengemudinya ke dalam bentuk badan usaha karena sudah dilegalkan oleh pemerintah. Gustav Radbruch adalah seorang filosof hukum dan seorang ahli hukum dari Jerman yang terkemuka yang mengajarkan konsep tiga ide unsur dasar hukum. Ketiga konsep dasar tersebut dikemukakannya pada era Perang

Dunia II. Tujuan hukum yang dikemukakannya tersebut oleh berbagai pakar diidentikan juga sebagai tujuan hukum. Adapun tiga tujuan hukum tersebut adalah keadilan, kepastian, dan kemanfaatan. Dari pendapat tersebut, tujuan kemanfaatan pada hukum menjadi corak utama sebagai tujuan keberadaan hukum itu sendiri. Tujuan kemanfaatan itu adalah bekerjanya hukum di masyarakat efektif atau tidak. Dalam nilai kemanfaatan, hukum berfungsi sebagai alat untuk memotret fenomena masyarakat atau realita sosial dan dapat memberi manfaat atau berdaya guna bagi masyarakat.

Dalam kegiatan pengangkutan di darat, terdapat dua jenis angkutan, yakni angkutan yang beroperasi di jalan dan angkutan yang beroperasi di atas rel, dan dalam hal ini akan dibahas mengenai jenis angkutan barang di jalan. (Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Lintas dan Angkutan Jalan) barang dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Tanggung jawab dalam arti liability dapat diartikan sebagai tanggung gugat dan merupakan bentuk spesifik dari tanggung jawab hukum menurut hukum perdata. Tanggung gugat merujuk pada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum.

Kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor masih terbagi lagi, sebagai berikut:

1. Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel. Dalam Undang-undang lalu lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 Ayat (2) kendaraan bermotor terbagi atas:

a. Sepeda motor

Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

b. Mobil penumpang

Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3500 logram.

c. Mobil Barang

Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.

d. Kendaraan khusus

Kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:

1. Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia.
2. Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia.
3. Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas forklift, loader.
4. Kendaraan khusus penyandang cacat.

2. Kendaraan Tidak bermotor

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan. Dalam kegiatan mengangkut barang dengan kendaraan bermotor, Pasal 137 Ayat (3) diatur bahwa angkutan barang wajib menggunakan mobil barang. Undang-Undang aturan lalu lintas di atas bahwa

menerangkan bahwa setiap jenis dan golongan kendaraan mempunyai aturan sendiri dan system pengoperasiannya.

2. Kesenjangan Sosial

Secara etimologis, kesenjangan berarti tidak seimbang, tidak simetris, atau berbeda. Terdapat dua bentuk kesenjangan, yaitu kesenjangan klasik dan kesenjangan baru. Kesenjangan klasik mencakup perbedaan kelas, status, kekayaan, dan prestise yang dimediasi oleh gender, pendapatan dan pendidikan. Kesenjangan baru mengikuti kesadaran yang lebih besar akan kompleksitas global yang meningkat dan adanya rentang pilihan yang lebih besar, seperti pola konsumsi, gaya hidup, dan dinamika identitas. Kesenjangan sosial mengacu pada cara pengkategorian orang berdasarkan karakteristik, seperti usia, jenis kelamin, kelas dan etnisitas berkaitan dengan akses ke berbagai layanan dan produk sosial, seperti pasar tenaga kerja, sumber pendapatan, pasar perumahan, pendidikan dan system kesehatan dan bentuk-bentuk perwakilan dan partisipasi politik. Kesenjangan social ini dibentuk oleh berbagai faktor structural seperti, lokasi geografis, atau status kewarganegaraan, dan oleh wacana dan identitas budaya. Kesenjangan sosial mengacu pada kontras antara kondisi ekonomi orang yang berbeda atau kelompok yang berbeda dalam masyarakat yang melaksanakan pembangunan atau modernisasi. Hal ini terjadi karena kurang adanya kesempatan untuk memperoleh sumber pendapatan, kesempatan kerja, kesempatan berusaha, dan kesempatan berpartisipasi dalam pembangunan. Semakin besar perbedaan untuk mendapat kesempatan-kesempatan tersebut,

semakin besar pula tingkat kesenjangan sosial yang terjadi di masyarakat, demikian sebaliknya. Faktor-faktor yang menyebabkan kesenjangan:

1. Menurunnya pendapatan perkapita sebagai akibat pertumbuhan penduduk yang relative tinggi tanpa diimbangi dengan produktivitas
2. Ketidakmerataan pembangunan antardaerah sebagai akibat kebijakan politik dan kekurangsiapan SDM.
3. Rendahnya mobilitas sosial sebagai akibat sikap mental tradisional yang kurang menyukai persaingan dan kewirausaha.

3. Konflik

Konflik berasal dari kata kerja Latin *configere* yang berarti saling memukul. Secara sosiologis, konflik diartikan sebagai suatu proses sosial antara dua orang atau lebih lain dengan menghancurkannya atau membuatnya tidak berdaya. Konflik dilator belakanginya oleh perbedaan ciri-ciri yang dibawa individu dalam suatu interaksi, perbedaan-perbedaan tersebut diantaranya adalah menyangkut ciri fisik, kepandaian, pengetahuan, adat istiadat, keyakinan, dan lain sebagainya. Dengan dibawasertakannya ciri-ciri individual dalam interaksi social, konflik merupakan situasi yang wajar dalam setiap masyarakat dan tidak satu masyarakat pun yang tidak pernah mengalami konflik antar anggotanya atau dengan kelompok masyarakat lainnya. Konflik bertentangan dengan integritas. Konflik dan integritas berjalan sebagai sebuah siklus di masyarakat. Konflik yang terkontrol akan menghasilkan integrasi. Sebaliknya, integrasi yang tidak sempurna dapat menciptakan konflik.

1. Faktor penyebab konflik
 - A. Perbedaan Individu yang Meliputi Perbedaan Pendirian dan Perasaan

Setiap manusia adalah individu yang unik. Artinya, setiap orang memiliki pendirian dan perasaan yang berbeda-beda satu dengan lainnya. Perbedaan pendirian dan perasaan akan suatu hal atau lingkungan yang nyata ini dapat menjadi factor penyebab konflik social. Sebab, dalam menjalani hubungan social, seseorang tidak selalu sejalan dengan kelompoknya. Misalnya, ketika berlangsung pentas musik di lingkungan pemukiman tentu perasaan setiap warga masyarakat akan berbeda-beda. Ada yang merasa terganggu karena berisik tetapi ada pula yang merasa terhibur. Perbedaan latar belakang kebudayaan sehingga membentuk pribadi-pribadi yang berbeda.

B. Perbedaan Kepentingan antara Individu atau Kelompok

Manusia memiliki perasaan, pendirian maupun latar belakang kebudayaan yang berbeda. Oleh sebab itu, dalam waktu yang bersamaan masing-masing orang atau kelompok memiliki kepentingan yang berbeda-beda. Kadang-kadang orang dapat melakukan hal yang sama, tetapi untuk tujuan yang berbeda-beda. Sebagai contoh, misalnya perbedaan kepentingan dalam hal pemanfaatan hutan. Para tokoh masyarakat menganggap hutan sebagai kekayaan budaya yang menjadi bagian dari kebudayaan mereka sehingga harus dijaga dan tidak boleh ditebang. Para petani menebang pohon-pohon karena dianggap sebagai penghalang bagi mereka untuk membuat kebun atau ladang.

1. Jenis-Jenis Konflik

Menurut Dahrendorf, konflik dibedakan menjadi 4 macam, yaitu:

1. Konflik antara atau dalam peran social (intrapribadi), misalnya antara peranan-peranan dalam keluarga atau profesi (konflik peran/role) konflik antara kelompok-kelompok social (antarkeluarga, antar-geng).

1. Konflik kelompok terorganisasi dan tidak terorganisir (polisi melawan massa).
2. Konflik antarsatuan nasional (kampanye, perang saudara).
3. Konflik antar atau tidak antar-agama, konflik antar politik.

4. Jenis-Jenis Transportasi Online atau Ojek Online Berbasis aplikasi

1. UBER

a. Profil Uber

Uber pertama kali dibentuk oleh Garret Camp dan Travis Kalanick dan diluncurkan pada tahun 2009 di Amerika. Uber adalah angkutan komersial yang memakai aplikasi modern dengan menggunakan mobil yang berplat warna hitam. Sejak pertengahan tahun 2014, Uber telah beroperasi di Indonesia. Uber sendiri merupakan aplikasi interaktif di Amerika Serikat, yang dapat digunakan dengan mudah via komputer atau smart phone yang menjadi media untuk mempertemukan kebutuhan penumpang sebagai pengguna jasa dengan supir dan mobil sebagai penyedia jasa transportasi.

Uber sendiri menawarkan kenyamanan dengan harga rendah dan cukup bersaing dibandingkan dengan taksi konvensional lainnya sehingga wajar mengalami perkembangan dan pertumbuhan yang sangat cepat di tanah air maupun manca negara. Namun demikian, sejak peluncurannya di berbagai belahan dunia, taksi ini menuai banyak kontroversi terutama dari armada taksi resmi karena menggunakan mobil pribadi sebagai taksi dan tidak mempunyai status resmi yang berbadan hukum serta tidak memiliki ijin resmi beroperasi layaknya taksi konvensional. Saat ini Uber telah beroperasi di 250 kota dari 20 negara termasuk kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Bandung, dan

lain lain. Uber merupakan aplikasi penyedia jasa transportasi yang mempertemukan penumpang dan pengemudi untuk dapat bekerja sama dengan perusahaan rental mobil juga pemilik mobil pribadi. Sebanyak 6000 unit mobil yang telah beroperasi menggunakan aplikasi Uber di Jakarta. Uber mempunyai keunggulan yang lebih baik dari pada taksi konvensional lainnya. Keunggulan yang dimiliki Uber yaitu dengan layanan berbasis aplikasi, calon penumpang dapat langsung memilih rute, mengetahui posisi kendaraan yang terpantau melalui GPS, mengetahui estimasi harga yang akan dibayarkan, dan langsung dapat memberikan rating kepada pengemudi uber. Harga yang ditawarkan oleh Uber berkisar 30-50 % lebih murah dari pada taksi-taksi konvensional lain. Uber menentukan tarif Rp.7.000 sebagai tarif awal ditambah tarif per menit Rp.500 dan Rp.2.850/km. Konsumen juga mempunyai opsi dalam memilih jenis mobil yang digunakan yaitu jenis Uber X (mobil Avanza, Xenia, Rush, Terrios atau APV) dan jenis uber black (Innova, Camry, Alphard, Mercedes Benz S Class, dan BMW). Penseleksian calon pengemudi yang ketat dimana pengemudi harus memenuhi syarat berupa berkas-berkas seperti SKCK (Surat Keterangan Catatan Kepolisian), dan surat kendaraan. Dengan meningkatnya pengguna Uber juga membuat taksi-taksi konvensional yang sebelumnya memiliki pangsa pasar besar seperti PT. Blue Bird Tbk (40%) dan PT. Express Transindo Utama Tbk (30%) terkena dampak negatif yaitu penurunan jumlah konsumen dan nilai saham.

2. GRAB

a. Profil

Grab (sebelumnya dikenal sebagai GrabTaxi) adalah sebuah perusahaan asal Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan

tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. Grab memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara. Hingga bulan Maret 2015, jumlah pengguna Grab mencapai 3,8 juta pengguna. Grab tersedia untuk sistem operasi Android, iOS, dan BlackBerry. Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek, mobil, dan taksi. Saat ini Grab tersedia di seluruh Jakarta dan sekitarnya.

b. Jenis – jenis Layanan Grab

Grab merupakan aplikasi layanan yang menyediakan layanan transportasi untuk menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara. Aplikasi Grab menawarkan 5 pilihan layanan transportasi mulai dari taksi, mobil pribadi, sepeda motor hingga pengiriman paket untuk memenuhi kebutuhan penumpang di Singapura, Malaysia, Thailand, Filipina, Vietnam, dan Indonesia. Layanan yang ditawarkan antara lain.

a. GrabTaxi

Layanan taksi premium yang menghubungkan antara pengemudi taksi dan calon penumpang taksi.

b. GrabCar

Layanan transportasi untuk mereka yang memilih kenyamanan berkendara layaknya menggunakan mobil pribadi, menghubungkan antara pemilik/pengemudi mobil pribadi dan calon penumpang/penyewa.

c. GrabBike

Sebuah alternatif layanan transportasi untuk mereka yang ingin lebih cepat dan aman sampai ke tujuan dengan menggunakan sepeda motor. Menghubungkan antara pemilik/pengemudi sepeda motor dengan calon penumpang.

d. GrabExpress

Layanan pengiriman paket yang cepat, aman dan terpercaya. Sejak diluncurkan pada 2012, aplikasi Grab telah diunduh di lebih dari 13 juta perangkat di seluruh Asia Tenggara. Lebih dari 250.000 pengemudi di jaringan Grab, termasuk seluruh layanan di bawah aplikasi Grab, telah menggunakan aplikasi ini untuk menerima pemesanan layanan transportasi di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand dan Vietnam. Aplikasi Grab dan seluruh layanannya saat ini tersedia di 30 kota di enam negara di Asia Tenggara.

1. GOJEK

GoJek adalah pionir ojek online di Indonesia. Pertama didirikan tahun 2010, GoJek bertumbuh secara pesat sejak awal 2015 karena menyelenggarakan program promo referral gratis Rp. 50rb bagi pengguna baru. Saat ini GoJek sudah di download lebih dari 1juta kali dan bertambah 50rb download per hari-nya. Jumlah mitra Gojek saat ini adalah 50rb orang dan beroperasi di Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali dan Makassar. GoJek adalah sebuah layanan booking ojek melalui aplikasi GoJek yang bisa didownload di Smartphone android & iPhone. Pendiri GoJek adalah putera asli Indonesia lulusan Harvard, Nadiem Makarim.

GoJek menawarkan 4 (empat) jasa layanan yang bisa dimanfaatkan oleh para pelanggannya: Instant Courier (Pengantaran Barang), Transport (Jasa Angkutan), Shopping (Belanja) dan Corporate (Kerjasama dengan perusahaan

untuk jasa kurir) yang menekankan keunggulan dalam Kecepatan, Inovasi dan Interaksi Sosial.

5. Kelebihan dan Kekurangan Keberadaan Transportasi Online atau Ojek online

Membomangnya ojek berbasis online pada tahun 2015 menimbulkan dampak positif dan negatif. Warga Makassar yang membutuhkan angkutan cepat menembus kemacetan tentu saja sangat terbantu dengan keberadaan transportasi online atau ojek online. Tetapi dampak lainnya, mereka juga menimbulkan kemacetan.

Kelebihan Transportasi Online atau Ojek Online

1. **Mempermudah warga**
Sebagian besar pengguna jasa transportasi online atau ojek online mengaku dimudahkan dengan layanan jemput di lokasi. Mereka tidak perlu repot-repot mencari pangkalan ojek lagi. Cukup memesan layanan melalui layar smartphone, pengemudi ojek online siap mengantar.
2. **Menghemat ongkos**
Adanya promosi yang dibuat oleh para perusahaan transportasi online atau ojek online membawa keuntungan pada konsumen. Seperti Go-Jek dan Grab Bike. Dengan memberi promo tarif flat, keduanya memanjakan konsumennya dengan tarif flat sekitar Rp 5.000 hingga Rp 15.000 dalam jarak km tertentu.
3. **Lapangan kerja**
Pendapatan transportasi online atau ojek online yang lumayan dibandingkan ojek pangkalan, cukup menggiurkan. Ojek pangkalan yang melihat peluang ini memilih bergabung dengan ojek online. Bahkan,

ketika gambar-gambar pendapatan dari ojek online hingga puluhan juta sebulannya, beberapa pegawai swasta tertarik bergabung sebagai pekerjaan sampingan. Bahkan, ada yang rela meninggalkan pekerjaannya sebagai manajer sebuah perusahaan, karena tergiur dengan pendapatan yang lumayan besar.

4. Pelayanan yang lebih professional

Selain menyediakan helm bagi pengendara dan penumpang (lengkap dengan masker dan penutup rambut), transportasi online atau ojek online juga melengkapi supir-supirnya dengan perangkat yang menunjang pemesanan dan aktivitas lainnya.

5. Layanan pesan antar

Selain mengantar penumpang, konsumen juga banyak menggunakan layanan ojek online untuk kurir dan pemesanan makanan. Artinya? Kita bisa pesan makanan dari manapun, termasuk dari warung sate kesukaan yang tidak punya delivery service.

6. Diskon dan harga promosi

Semua orang suka diskon. Ini yang digunakan oleh ojek online untuk menarik massa. Mulai dari potongan harga untuk pengguna pertama hingga promosi jelang bulan puasa.

7. Tidak perlu ke pangkalan

Aplikasi ojek online memungkinkan pengguna untuk memesan ojek tanpa harus ke pangkalan. Mereka bisa mendapatkan ojek di manapun dan kapanpun.

8. Potensi kerja paruh waktu

Bagi pengemudi, ojek online memberikan keleluasaan dalam bekerja. Artinya, siapapun asal punya SIM dan STNK bisa jadi supir ojek tanpa harus mangkal.

Kekurangan Transportasi Online atau Ojek Online

1. Menambah Kemacetan

Meski mengklaim diri berbeda dengan ojek pangkalan, kenyataan di lapangan, pengojek online tetap membuat beberapa pangkalan atau memang mangkal di sebuah tempat sambil menunggu order dari konsumen. Tidak jarang, trotoar hingga badan jalan jadi tempat mangkal transportasi online atau ojek online. Kondisi ini sampai membuat pihak kepolisian sepakat untuk menindak tegas para pengojek online yang mangkal, terutama di trotoar.

2. Konflik dengan Ojek Konvensional

Dinamika antara pengojek online dengan pengojek pangkalan yang lebih "senior" beberapa kali terjadi. Dengan layanan ojek online yang tampak lebih laku, pengojek pangkalan merasa terintimidasi dengan keberadaan mereka. Karena selain drivernya yang semakin banyak dari waktu ke waktu, permintaan mereka pun semakin bertambah pula yang menyebabkan minat terhadap ojek konvensional semakin menurun dan berdampak pada pendapatan mereka yang semakin merosot pula. Hal ini pun sering menjadi penyebab terjadinya konflik diantara ojek online dan ojek konvensional. Konflik pengojek online dan pengojek konvensional tidak berlangsung lama. Kini, kebanyakan pengojek konvensional sudah mau bergabung dengan perusahaan ojek online. Mereka yang masih bertahan sebagai pengojek konvensional, berangsur-angsur sudah bisa menerima keberadaan pengojek online yang dianggap memiliki konsumen berbeda.

3. Server Aplikasi yang Mengalami Gangguan

Seperti aplikasi digital lainnya, server ojek online mengalami gangguan sehingga pengguna tidak bisa memesan layanan. Kesalahan teknis juga terkadang terjadi pada penggunaan pembayaran via credit, alat pembayaran sejenis pulsa. Ada yang mengeluh kreditnya terpakai, namun layanan tidak datang, ada pula supir yang kebingungan karena tidak paham sistem ini. Entah ini kesalahan teknis atau akal-akalan supir, masalah credit cukup menjadi sorotan pengguna layanan ojek online.

4. Sulitnya Mencari Pengendara/Driver Ojek Online

Penggunaan aplikasi berarti konsumen harus bergantung pada sistem pencarian di sana. Terkadang, aplikasi tidak berhasil mendapatkan supir yang dibutuhkan, padahal banyak pengendara/driver ojek online berkeliaran di daerah tersebut.

5. Perubahan Struktur Sosial

Sebuah blog mengkritik sistem baru yang dibangun oleh Go-Jek secara antropologis. Menurut penulisnya, sistem ini merusak tatanan sosial dan nilai-nilai yang terkandung dalam sebuah pangkalan ojek: sistem mengantri, sopan-santun, hingga sentuhan personal yang terjadi dalam setiap transaksi di pangkalan ojek. Layanan angkutan ojek sepeda motor berbasis telepon seluler seperti GoJek dan Grab Bike memberikan peluang bagi pengemudi ojek untuk mendapatkan pelanggan di lokasi mana saja tanpa terikat pangkalan. GoJek di laman resminya menyatakan bahwa seluruh calon pengemudi GoJek akan mendapat pelatihan menyeluruh mulai penggunaan telepon seluler hingga keamanan mengemudi. Selain itu pengemudi akan mendapat pembagian

keuntungan sebesar 80 persen untuk pengemudi dan 20 persen untuk perusahaan, termasuk bonus saat mencapai target tertentu.

B. Penelitian Terdahulu

1. Fajariah, Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Makassar, dengan Judul Skripsi, "Analisis Permintaan Jasa Ojek Online di Kota Makassar Tahun 2017". Dalam Penelitian skripsi Fajariah, Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel tarif dan variabel jarak berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap permintaan jasa ojek online di Kota Makassar, sedangkan variabel pendapatan berpengaruh secara positif dan tidak signifikan, dan variabel kepemilikan kendaraan pribadi berpengaruh negative dan signifikan. Adapun secara keseluruhan variabel independen berpengaruh sebesar 59.88%, 40,12 % sisanya dipengaruhi oleh faktor lain.
2. Yudhi Satria Bombing, Mahasiswa Jurusan Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, dengan Judul Skripsi, "Perlindungan Hukum bagi Penggunaan jasa Aplikasi Uber dan Grabcar sebagai Angkutan Berbasis Aplikasi Online Tahun 2016". Dalam Penelitian Skripsi Yudhi satria Bombing, Uber dan GrabCar bukan merupakan perusahaan angkutan umum, melainkan perusahaan yang bergerak dalam bidang penyedia aplikasi berbasis teknologi Informasi (online) untuk menghubungkan pengusaha angkutan umum dengan pengguna jasa. Uber dan GrabCar bertanggung jawab kepada pengguna aplikasi, sedangkan perusahaan penyelenggara angkutan umum bertanggung jawab terhadap pelaksanaan pengangkutan. Kedua

penelitian ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan berbasis aplikasi online Uber dan GrabCar berupa tanggung jawab pengangkut untuk mengganti kerugian penumpang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan, serta kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya telah terpenuhi. Angkutan berbasis aplikasi online Uber dan GrabCar juga mewajibkan untuk memelihara kendaraan yang digunakan dan wajib diuji berkala untuk memastikan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan.

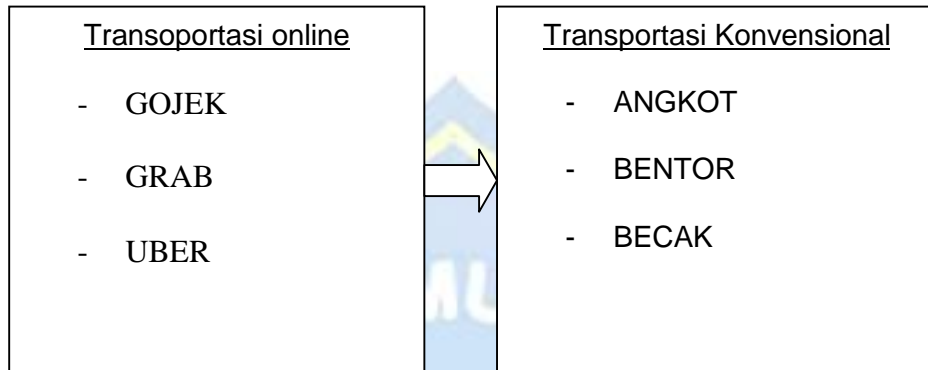
3. Aprima Syahrino, Mahasiswa Jurusan Departemen Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institute Pertanian Bogor, Dengan Judul Skripsi "Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan Kerja" Dalam Penelitian Skripsi Aprima Syahrino, Keberadaan Transportation Network Companies (TNC) ojek online di Kota Bogor menimbulkan kontroversi dari berbagai kalangan masyarakat. TNC ojek online tersebut menjadi pesaing bagi ojek konvensional dan alat transportasi umum lainnya. Di satu pihak keberadaan ojek online dapat memberikan kenyamanan bagi konsumen dan di pihak lain menjadi ancaman bagi jenis transportasi konvensional. Disamping itu tingkat pengangguran di kota Bogor masih relatif tinggi dan cenderung berfluktuasi. Dengan demikian tujuan utama dari penelitian ini adalah menganalisis tingkat efisiensi ojek online dalam transportasi umum, dampak keberadaan ojek online terhadap perluasan kesempatan kerja, dan kesejahteraan pengemudi ojek online. Penelitian dilakukan dengan metode survei sehingga data utama yang digunakan merupakan data primer yang dikumpulkan melalui wawancara dengan menggunakan

kuesioner terhadap pengemudi ojek online. Metode analisis yang digunakan mencakup analisis waktu dan biaya perjalanan, analisis elastisitas tenaga kerja dan analisis pendapatan. Hasil analisis menunjukkan bahwa dibandingkan dengan angkutan kota (Angkot), ojek online merupakan alat transportasi yang lebih efisien dalam hal waktu perjalanan, namun sebaliknya untuk biaya transportasi. Keberadaan TNC ojek online mampu membuka kesempatan kerja di sektor transportasi tersebut, namun dampaknya terhadap pengurangan pengangguran masih harus dipelajari lebih lanjut mengingat sebagian besar pengemudi ojek online sebelumnya sudah memiliki pekerjaan. Dalam hal dampaknya terhadap kesejahteraan pengemudi ojek online, keberadaan ojek online secara umum mampu meningkatkan pendapatan pengemudi ojek online. Namun demikian, jika ditinjau lebih detail menurut TNC, keberadaan ojek online tidak selalu memberikandampak positif terhadap kesejahteraan pengemudi ojek online, keberadaan ojek online hanya memberikan pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi TNC Grab dan Gojek dan sebaliknya terhadap pendapatan pengemudi TNC Uber.

4. Suryadi, mahasiswa jurusan Antropologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin, dengan Judul Skripsi “Tukang Ojek-Studi Tentang Perilaku Berlalu Lintas di Wilayah Perumnas Antang, Makassar” dalam penelitian skripsi Suryadi, Profesi pengojek ternyata dipilih karena keterbatasan modal dan keterampilan yang dimiliki oleh penduduk asli, disamping itu terdapat faktor “kebebasan” secara waktu serta ekonomi “lebih” dibandingkan menjadi buruh atau petani, tingkat pe mahaman berlalu lintas tukang ojek di perumnas Antang cukup

memadai, sehingga pelanggaran-pelanggaran dalam berlalu lintas dapat diminimalisir.

C. Kerangka Pikir



BAB III

METODELOGI PENELITIAN

Metode penelitian ini mencakup prosedur yang digunakan dalam penelitian. Dalam prosedur penelitian diuraikan tahapan atau urutan pelaksanaan penelitian. Metode penelitian bertujuan untuk memberikan arahan kepada penulis dalam proses penelitian dan menjadi petunjuk dalam menganalisis data yang dikumpulkan. Penelitian ini bersifat menerangkan hal yang menyangkut pengujian hipotesis variabel-variabel penelitian dan dalam deskriptifnya juga mengandung uraian-uraian. Sedangkan alat yang digunakan dalam penelitian merupakan alat pengumpulan data.

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis kualitatif dengan analisis deskriptif. Metode kualitatif adalah suatu proses penelitian dan pemahaman yang menyelidiki suatu fenomena sosial terkait fenomena transportasi online berbasis aplikasi yang tentunya tidak terlepas dari pro dan kontra yang hadir di masyarakat. dan masalah manusia akan kebutuhan kendaraan untuk beraktifitas. Penelitian deskriptif research dimaksudkan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial dengan jalan mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian menyatakan pokok permasalahan apa yang menjadi pusat perhatian atau tujuan dalam penelitian, sehingga mempermudah penulis dalam melakukan penelitian. Dalam penelitian ini, untuk mempermudah penulis untuk menganalisis hasil penelitian, maka penelitian ini difokuskan pada:

“Dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional di kota Makassar”.

C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Dalam menentukan suatu lokasi penelitian, maka sangat diperlukan suatu lokasi yang sesuai dengan keperluan si peneliti. Dalam hal ini kegiatan penelitian ini dilakukan di Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Penelitian lokasi peneliti didasarkan atas pertimbangan bahwa di lokasi kota Makassar banyak transportasi Transportasi Online atau Ojek Online. Adapun waktu penelitian diperkirakan kurang lebih 2 (dua) bulan.

D. Jenis dan Sumber Data

Sumber Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

1. Data primer adalah data yang diperoleh langsung di lokasi penelitian. Data tersebut diperoleh melalui kegiatan wawancara dan Observasi dengan pihak terkait
2. Data sekunder adalah data yang diperoleh dalam bentuk dokumentasi yang tersusun secara baik mengenai masalah dampak layanan angkutan online.

E. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, maka digunakan dua metode, yakni:

1. Penelitian kepustakaan (Library Research)

Metode ini digunakan dengan menelaah bahasan teoritis dari berbagai buku-buku, buletin, artikel-artikel, dan karya ilmiah yang berhubungan dengan penulisan.

2. Penelitian Lapangan (Field Research)

Metode ini dilakukan dengan cara turun langsung ke lapangan, untuk melakukan wawancara langsung dengan para responden dan pihak-pihak lain yang mengetahui informasi yang dibutuhkan dalam Penelitian.

3. Wawancara

peneliti memperoleh informasi seputar Tanya jawab dengan para pengendara Transportasi Online (Gojek, Grab dan Uber), sopir kendaraan umum, tukang ojek, penumpang dan tokoh masyarakat.

F. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini, yang menjadi instrument utama penelitiannya sendiri, kamera, buku catatan, dan pedoman wawancara.

G. Teknik Pengelolaan dan Analisis Data

Teknik pengolahan dan Analisis data digunakan untu menganalisis data yang terkumpul nanti agar memperoleh kesimpulan yang valid maka akan digunakan teknik pengolahan dan analisis data dengan metode kualitatif.

Adapun teknis dan interpretasi data yang akan digunakan yaitu:

1. Reduksi data (seleksi data), yang prosesnya akan dilakukan sepanjang penelitian berlangsung dan penulisan laporan. Reduksi data merujuk pada proses pemilihan, pemfokusan, penyederhanaan, abstraksi, dan pentransformasian (Data Mentah) yang terjadi dalam catatan-catatan tertulis.
2. Display data (Sajian Data), dengan berusaha menampilkan data yang akan dikumpulkan nanti.
3. Kesimpulan/verifikasi, dalam hal ini peneliti melakukan atau penarikan kesimpulan.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

4.1.1 Letak dan Kondisi Geografis

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

Kondisi geografis Kota Makassar terletak antara $119^{\circ} 24' 17' 38''$ Bujur Timur dan $5^{\circ} 8' 6' 19$ Lintang Selatan yang berbatasan dengan:

Sebelah Utara : Kabupaten Maros

Sebelah Timur : Kabupaten Maros

Sebelah Selatan : Kabupaten Gowa

Sebelah Barat : Selat Makassar

Berdasarkan segi kependudukan, Kota Makassar pada tahun 2015 jumlah penduduknya mencapai 1.449.400 jiwa yang terdiri dari laki-laki 699,200 dan perempuan 750.200 jiwa, yang terbesar di 14 kecamatan dan 143 kelurahan dengan sex ratio 97,57 dengan luas wilayah $175,77 \text{ km}^2$. Serta terdiri dari 14 kecamatan dan 143 kelurahan. Dua sungai besar mengapit kota ini, yaitu : sungai tallo yang bermuarah di sebelah utara kota dan Sungai Jeneberang bermuara pada bagian selatan kota. Kota ini berbatasan langsung dengan kabupaten Maros di sebelah utara dan timur, berbatasan dengan kabupaten Gowa disebelah selatan dan berbatasan dengan kabupaten pangkajene kepulauan di bagian baran dan utara pada perairan selat Makassar. Untuk dapat

melihat luas wilayah dan persentase terhadap luas wilayah masing-masing kecamatan di kota Makassar disajikan pada Tabel 1.1. Berdasarkan table 1.1 di bawah, kecamatan yang memiliki wilayah paling luas adalah kecamatan Biringkanaya dengan luas area adalah 48,22 km² atau 27,43 persen dari luas kota Makassar. Berikutnya adalah kecamatan Tamalatea dengan luas wilayah sebesar 31,84 km² atau 18,11 persen dari luas Kota Makassar dan yang menempati urutan ketiga adalah Kecamatan Manggala 24,14 km² atau 13,73 persen luas Kota Makassar. Kecamatan yang memiliki luas wilayah paling kecil adalah kecamatan mariso dengan luas wilayah sebesar 1,82 km² atau 1,04 persen dari luas kota Makassar dan kecamatan Bontoala terkecil ketiga dengan luas wilayah sebesar 2,10 km² atau 1,19 persen dari luas kota Makassar.

Tabel 1.1 Luas Area, Persentase Terhadap Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar

Kode wilayah	Kecamatan	Luas Area(km ²)	Persentase Terhadap Luas Kota Makassar(%)	Jumlah Penduduk
010	Mariso	1,82	1,04	58,327
020	Mamajang	2,25	1,28	60,537
030	Tamalate	20,21	11,50	186,921
031	Rappocini	9,23	5,25	160,499
040	Makassar	2,52	1,43	84,014
050	Ujung pandang	2,63	1,50	28,053
060	Wajo	1,99	1,14	30,505

070	Bontoala	2,10	1,19	55,937
080	Ujung Tanah	5,94	3,38	48,531
090	Tallo	5,83	3,32	137,997
100	Panakukang	17,05	9,70	146,121
101	Manggala	24,14	13,73	131,5
110	Biringkanaya	48,22	27,43	190,829
111	Tamalanrea	31,84	18,12	109,471
7371	Makassar	173,77	100	129,242

Sumber: Badan Pusat Statistik (Makassar Dalam Angka)2017

Topografi wilayah pada umumnya berupa dataran rendah dan pantai. Dataran rendah merupakan wilayah yang paling dominan di daerah ini. Selain memiliki wilayah daratan, Kota Makassar juga memiliki wilayah kepulauan yang dapat dilihat sepanjang garis pantai kota Makassar. Pulau ini merupakan gugusan pulau-pulau sangkarang, atau disebut juga pulau-pulau pabbiring, atau lebih dikenal dengan nama kepulauan spermonde. Pulau-pulau tersebut adalah pulau lanjutakang(terjauh), pulau langkai, pulau bonetambung, pulau kodingerang lombo, pulau barrang lombo, pulau lae-lae kecil(gusung) dan pulau kayangan (terdekat). Pola iklim di kota Makassar di pengaruhi oleh dua musim, yaitu musim hujan dan musim kemarau.

Tabel 1.2
Iklm Kota Makassar

Data iklim kota Makassar			
Bulan	Rata2 tertinggi	Rata2 terendah	Presipitasi mm (inci)
Januari	30.7 (87.3)	23.2 (73.8)	734 (28.9)
Februari	31 (87.8)	22.7 (72.9)	533 (20.98)
Maret	31.3 (88.3)	23.3 (73.9)	391 (15.39)
April	32 (89.6)	23.6 (74.5)	235 (9.25)
Mei	32.1 (89.8)	23.4 (74.1)	127 (5)
Juni	32.5 (90.5)	22.9 (73.2)	66 (2.6)
Juli	32.4 (90.3)	21.7 (71.1)	48 (1.89)
Agustus	34.3 (93.7)	20.1 (68.2)	15 (0.59)
September	34.8 (94.6)	21.2 (70.2)	83 (3.27)
Oktober	34.6 (94.3)	21.7 (71.1)	83 (3.27)
November	33.5 (92.3)	22.7 (72.9)	273 (10.75)
Desember	31.3 (88.3)	23 (73.4)	549 (21.61)
Tahun	32.54 (90.57)	22.46 (72.44)	3.137 (123.5)

Sumber : Badan Pusat Statistik (Makassar Dalam Angka) 2017

Data iklim Kota Makassar di atas menjelaskan keadaan suhu tertinggi dan terendah seriap bulannya mempengaruhi aktifitas angkutan yang beroperasi seperti halnya Transportasi Online atau biasa disebut Ojek Online dan Taksii Online dengan keadaan suhu di kota Makassar yang cukup panas membuat layanan online ini menunggu di rumah mereka sampai ada yang telah memesan transportasi online(Go-Jek, Grab, Uber) melalui aplikasi di handphone, dengan tingkat pertumbuhan dan perkembangan wilayahnya cukup pesat yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan nilai kontribusi terhadap

wilayah hinterlandnya, begitu pula sebaliknya. Hal inilah yang kemudian melahirkan suatu konsep pengembangan kota Metropolitan dengan nama Mamminasata dan kota Makassar sebagai pusat pengembangan tersebut. Dengan konsep Kota Metropolitan Mamminasata ini, pelaksanaan pembangunan diberbagai bidang diharapkan pelaksanaannya secara koordinasi dan terpadu berdasarkan Rencana Umum Tata Ruang Wilayah khususnya dibidang transportasi, baik transportasi angkutan penumpang maupun barang. Dalam mengantisipasi tingkat persoalan-persoalan transportasi khususnya angkutan barang dimasa mendatang. Reformasi pemerintah pusat telah di mulai dengan ditetapkannya undang-undang tentang pemerintah dan undang-undang tentang transportasi angkutan, pemerintah pusat dan daerah sebagai upaya mewujudkan otonomi daerah yang lebih luas, sekaligus diharapkan membawa perubahan yang signifikan dalam hubungan tata pemerintahan dan hubungan keuangan, terkhusus terhadap pembaharuan penting dalam pengelolaan dan pertanggungjawaban system transportasi.

Tabel 1.5 Trayek dan jumlah angkutan di wilayah kota Makassar sesuai trayek yang diatur pemerintah.

Kode Trayek	Jalan yang di lalui	Jumlah
A	Mks. Mal – BTN Minasaupa	165
B	Psr. Butung – Cendrawasih -Terminal malengkeri	421
C	Mks.Mall – Tallo	220
D	Mks. Mall- Trm Regional Daya-Perumnas sudiang	809
E	Mks. Mall-UNM – Perumnas Panakukang	376
F	Mks. Mall - Veteran-Trm. Malengkeri	286

G	Mks. Mall - Ir Sutami/Toll -Trm Regional Daya	348
H	Mks. Mall - Perumnas Antang	329
I	Mks. Mall – STIKI – Borong	299
J	Mks.Mall – Pa’baeng-baeng – Perumnas Panakukang	200
S	Mks. Mall – BTP	221
B1	Trm. Malengkeri – Cendrawasih – Kampus Unhas	146
C1	Tallo – Kampus Unhas	35
E1	Perumnas Panakukang – UNM – Kampus Unhas	149
F1	Trm. Malengkeri – Veteran – Kampus Unhas	53
R1	Psr. Baru – Ujung Tanah – Kampus Unhas	2
W	BTP – Trm. Daya – SMA NEGERI 6	50

Sumber: Badan Pusat Statistik (Makassar Dalam Angka)2017

Tabel trayek angkutan umum di atas menjelaskan untuk standar angkutan dan trayek di Kota Makassar telah di atur oleh pemerintah dan dinas perhubungan agar berjalan aman dan tidak menimbulkan kekacauan serta angkutan yang siap beroperasi di Kota Makassar sebelumnya harus teregulasi dan mempunyai izin dalam beroperasi di jalan raya.

4.1.2 Penduduk

Populasi dan penyebaran penduduk suatu daerah sangat mempengaruhi ketersediaan akan sumberdaya manusia yang diberdayakan dalam upaya pertumbuhan ekonomi dan pembangunannya, tidak terkecuali kota Makassar sebagai Ibu kota propinsi Sulawesi Selatan yang secara geografis juga berada pada posisi strategis sebagai pintu gerbang kawasan timur Indonesia yang

berimplikasi pada derasnya arus urbanisasi maupun migrasi masuk dari kabupaten, kota maupun propinsi lainnya. Penduduk Kota Makassar tahun 2016 tercatat sebanyak 1.469.601 jiwa.

Berdasarkan data penyebaran penduduk Kota Makassar dirinci menurut kecamatan pada Table 4.1, menunjukkan bahwa penduduk masih terkonsentrasi di wilayah Kecamatan Biringkanaya, yaitu sebanyak 190.829 atau sekitar 13,35 persen dari total penduduk, disusul Kecamatan Tamalate sebanyak 186.921 jiwa (13,08 persen). Kecamatan Rappocini sebanyak 160.499 jiwa (11,23 persen) dan yang terendah adalah Kecamatan Ujung Pandang sebanyak 28.053 jiwa (1,96 persen).

Tabel 1.3

Jumlah Penduduk Kota Makassar Menurut Kecamatan Tahun 2016

Kecamatan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
Mariso	29,856	29,436	59,292
Mamajang	29,884	31,123	61,007
Tamalate	96,516	97,977	194,493
Rappocini	79,660	84,903	164,563
Makassar	42,048	42,710	84,758
Ujung Pandang	13,453	15,044	28,497
Wajo	15,164	15,769	30,933
Bontoala	27,579	28,957	56,536
Ujung Tanah	24,794	24,429	49,223
Tallo	69,739	69,428	139,167
Panakkukang	73,114	74,669	147,783
Manggala	69,739	69,118	138,659

BiringKanaya	100,978	101,542	202,520
Tamalanrea	54,988	57,182	112,170
Makassar	727,314	742,287	1,469,601

Sumber: BPS Kota Makassar (Makassar Dalam Angka)2017

4.2 Cara Kerja Operasional Transportasi Online atau Ojek online

Transportasi online atau ojek online adalah aplikasi yang berbasis internet dengan system transportasi yang menggunakan jasa angkutan hadir di Indonesia sebagai inovatif untuk mendorong perubahan sektor transportasi informal agar dapat beroperasi, serta menghindari kemacetan yang ada di kota-kota besar. Jasa transportasi angkutan menggunakan kendaraan roda dua. Ojek hadir dengan dasar pemikiran bahwa ojek yang biasanya hanya mangkal di pos-pos tertentu bisa terkordinir dan terintegrasi untuk melayani masyarakat dengan cepat dan sigap via online booking.

4.2.1 Cara kerja Transportasi Online Gojek, Grab, dan Uber

Ditengah kemudahan dalam proses penggunaannya, Gojek, Grab, dan Uber memiliki cara kerja yang cukup rumit dan tidak sederhana seperti yang dibayangkan. Karna terdapat beberapa komponen diantaranya yaitu; Perangkat lunak, Perangkat keras, Orang, Basisdata / Data, Jaringan Komputer, dan Prosedur.

Sudah barang tentu Transportasi online ini pasti sudah banyak yang pernah mencobanya. Selain terjamin dalam kenyamanannya.layanan ini dengan menggunakan aplikasi yang sudah tersedia. Ambil contoh Go-jek, dalam cara kerja gojek untuk go-ride atau go-car, aka nada 3 poin yang terikat dalam system kerja gojek yaitu, driver gojek, konsumen, dan pihak gojek itu sendiri.

1. Pertama-tama konsumen dapat melakukan pemesanan gojek melalui aplikasi dengan terlebih dahulu memasukkan alamat yang akan dituju. Konsumen juga dapat memilih metode pembayaran, apakah ingin membayar cash atau dengan go pay. Informasi tentang tarif pembayaran akan otomatis muncul setelah kedua alamat terisi.
2. Aplikasi akan segera memproses pesanan tersebut dengan menggunakan algoritma yang rumit untuk melakukan pencarian driver terdekat yang akan mengantarkan calon konsumen.
3. Lalu driver yang berhasil mendapatkan bidding berhak mengantarkan penumpang sesuai dengan alamat penjemputan dan mengantarkan penumpang sampai ke tujuan dengan selamat.
4. Setelah sampai ditujuan, maka penumpang diharuskan membayar ke driver. Jika pada saat pemesanan penumpang menggunakan metode pembayaran menggunakan go-pay/grab credit/uang elektronik lainnya maka penumpang tidak harus membayar lagi.

Dari situlah masyarakat menyukai transportasi online atau ojek yang berlayanan internet ini. Mereka mampu mengambil perhatian masyarakat tetapi disisi lain, Transportasi online atau ojek online bukan layanan transportasi angkutan yang di atur oleh Undang-Undang transportasi di Indonesia.

Para Transportasi online atau ojek online ini dengan mudah mendapatkan konsumen karena sudah mengandalkan kemajuan teknologi, tanpa harus ke tempat pangkalan menunggu tanpa kepastian menunggu nomor urut antrian jatah narik. Seperti halnya Tukang-tukang ojek dan supir –supir pete-pete yang biasa mangkal di Kota Makassar. Angkutan konvensional umum mulai resah dengan Transportasi online atau ojek online seperti perusahaan GO-JEK, GRAB,

Uber yang membuka cabang di Kota Makassar dan pengemudi ojek online yang beroperasi di jalan raya kota Makassar. Persaingan antara pengemudi ojek online dengan pengemudi angkutan lainnya termasuk ojek pangkalan,pete-pete yang maraknya terjadi di Makassar dan sekitarnya, memang tidak dapat dihindari. Pro kontra yang terjadi di antara sopir angkutan umum dan tukang ojek pangkalan yang diakibatkan oleh masalah Transportasi online atau Ojek online di Kota Makassar serta angkutan lainnya merasa tersaingi oleh eksistensi GO-JEK,GRAB,UBER.

Transportasi online atau ojek online di Indonesia merupakan sebuah jasa layanan transportasi yang menggunakan armada ojek sepeda motor dan ojek mobil yang disebut driver. Ojek online di Indonesia ini merekrut tukang ojek pangkalan atau bahkan orang-orang yang bukan tukang ojek tetapi ingin mencari tambahan penghasilan dengan menyeleksiya terlebih dahulu berdasarkan persyaratan yang ada berupa memiliki sepeda motor dan SIM C, serta bersedia memberikan jaminan seperti Kartu Keluarga,BPKB motor, atau Akta Kelahiran. Adapun peran para perusahaan-perusahaan ojek Indonesia adalah sebagai sarana penghubung antara para pengguna Ojek online dengan driver dengan menciptakan aplikasi yang mudah digunakan. Selain itu, apabila terjadi kecelakaan atau barang hilang, maka yang bertanggung jawab adalah pihak ojek online dengan mengganti kerugiannya. Dan pengguna ojek online ini semakin berkembang, Peminat ojek online yang awalnya berada di Jakarta kini membuka cabang di kota-kota besar termasuk kota Makassar. Seperti cabang PT. Go-Jek dan Go Car di Kota Makassar yang berlokasi di kompleks Ruko Jl. AP Pettarani, yang berdiri bulan february tahun 2015. Cabang Pt Grab Yang Berada Di Mall GTC Ruko GA-8 No. 33, Jalan Metro Tanjung Bunga, Tanjung Merdeka,

Tamalate, Tj. Merdeka, Tamalate Kota Makassar, Sulawesi Selatan yang berdiri juli 2016, dan Kantor Pt Uber berada di Ruko Citraland Blok M21 Jl. Tun Abdul Razak, Makassar. Yang belum lama ini juga belum terlalu direspon oleh pengendara angkutan umum lainnya yang sudah lama beroperasi di kota Makassar.

4.3 Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.3.1 Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi konvensional

Angkutan umum di Kota Makassar memiliki banyak tipe termasuk angkutan yang banyak di Kota Makassar yaitu bentor angkutan beroda tiga yang mirip dengan becak tetapi menggunakan mesin sepeda motor. Banyaknya tipe angkutan umum di Kota Makassar membuat persaingan untuk mengambil penumpang. Angkutan umum khususnya untuk wilayah kota Makassar dan sekitarnya sudah memiliki masing-masing trayek untuk pengoperasian di seluruh Kota Makassar. Maka dari itu masyarakat tidak perlu khawatir ketika ingin menggunakan angkutan umum karena sudah memiliki kode-kode trayek tersendiri dan aturan yang mengatur Undang-Undang tentang transportasi angkutan umum. Untuk masyarakat kota berhak memilih angkutan apa yang mereka pilih sesuai tujuan mereka serta soal keamanan dan kenyamanan.

Kecanggihan teknologi saat ini membuat salah satu pengguna ojek membuat inovasi untuk memadukan kecanggihan teknologi internet dengan angkutan transportasi umum yang memudahkan masyarakat untuk mengakses melalui internet agar lebih mudah yang disebut angkutan online. Hadirnya angkutan online di tengah masyarakat kota besar termasuk kota Makassar yang

merespon baik karena mudah dan cepat serta menghindari kemacetan, selain itu ada juga yang tidak merespon baik kehadiran transportasi online selain pengemudi angkutan konvensional.

Seorang penumpang yang menggunakan angkutan umum konvensional 'pete-pete' yaitu Pratiwi (20) yang berprofesi sebagai mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Makassar yang jarak rumahnya dari kampus 27 kilometer mengatakan sebagai berikut:

"Saya sudah lama sekali telah menggunakan angkutan umum utamanya(Pete-pete') ke kampus sejak mulai masuk menjadi mahasiswa sampai sekarang sudah semester akhir. Saya merasa sangat nyaman mengendarai Pete'-pete' daripada harus mengendarai Transportasi online(Grab,Gojek,dan Uber, Karena Pete'-pete' jauh maupun dekat saya hanya membayar lima ribu rupiah saja. Jika Transportasi online saya merasa kesusahan karena harus di pesan secara online dan itu memerlukan pulsa data, Dan saya harus menunggu lama. Akan tetapi pete'-pete' memudahkan saya karena hanya menunggu beberapa menit dan terasa lebih aman karena banyak orang di dalamnya dan itu membuat saya tidak khawatir sama sekali.

(Hasil wawancara pada 18 Mei 2018)

Penumpang yang sering pula menggunakan transportasi konvensional Bentor yaitu Ibu Rismawati (27) yang berprofesi sebagai Tukang Laundry di jalan Cendrawasih mengatakan bahwa:

"Saya sudah lama menggunakan Bentor misalnya ke Pasar, Alfamart, atau bayar cicilan motor karena jaraknya tidak terlalu jauh dari rumah, tetapi saya lebih menyukai menggunakan Bentor. Walaupun saya memiliki motor, tetapi saya

merasa malas untuk mengendarai motor saya sendiri, dan berkendara bentor adalah alternative yang saya pilih. Dan untuk Transportasi online saya harus mempunyai data internet untuk memesan, selain itu menunggunya pun lama. Tetapi dengan menggunakan bentor terasa lebih cepat, hanya melambatkan tangan(memanggil) dengan jarak yang dekat, apalagi jika sudah berlangganan pasti akan diberikan diskon.

(Hasil Wawancara pada 25 Mei 20118)

Lain lagi dengan komentar Ibu Estika sari (26) yang berprofesi sebagai penjual pakaian di pasar Bulukumba mengatakan sebagai berikut:

“Saya berasal dari Bulukumba datang ke Makassar untuk membeli pakaian. Sesampainya saya di Terminal Malangkeri kemudian saya menggunakan angkutan umum yaitu pete-pete menuju ke Pasar Sentral untuk berbelanja pakaian. Saya menggunakan Angkutan Umum Pete-pete karena tarifnya yang murah hanya lima ribu rupiah saja. Kadang di Pasar Sentral saya tidak menemukan barang yang saya inginkan atau barang murah saya pindah tempat menuju ke Pasar Butung, tetapi jika dari Pasar Sentral ke Pasar Butung tidak ada Angkutan umum(pete-pete) untuk menuju kesana, yang banyak hanya ada becak saja. Jadi, saya menggunakan becak ke Pasar Butung dengan Tarif dua puluh Ribu, dan menurut saya itu tidak terlalu mahal karena untuk mengendarai becak pasti kelelahan dan membutuhkan banyak tenaga untuk meroda becaknyanya apalagi kalau lebih dari satu orang. Jika menggunakan Transportasi online saya lama menunggu, apalagi kita harus memesan terlebih dahulu dan jika berada di Pasar saya merasa takut untuk mengeluarkan Handphone karena nanti di ambil oleh Pencuri.

(Hasil wawancara pada 2 Juni 2018)

Dari hasil wawancara pengguna Transportasi Konvensional bahwa mereka lebih menyukai dan memilih naik transportasi konvensional seperti 'pete'-pete', bentor, dan becak karena lebih murah, gampang dan cepat.

Adapun seorang mahasiswa yang menyukai layanan transportasi online yaitu Nurbaya (22) Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Makassar.

"Jika saya mau ke Kampus atau pulang Kampus saya sering menggunakan Transportasi online, di handphone saya ada dua transportasi online yaitu grab dengan Go-jek, jika uber saya tidak memilikinya karena sangat kurang peminatnya di Kota Makassar, yang lebih terkenal hanya grab dengan gojek. Saya sangat senang menggunakan transportasi online karena jika saya telah selesai memakai pakaian dan siap ke Kampus barulah kemudian saya memesannya dan menunggu sedikit kemudian barulah datang dan banyak promo menarik jika menggunakan Grab. Jika bayarnya Sepuluh ribu rupiah tetapi karena ada promo jadi saya hanya bayar Lima ribu rupiah saja. Oleh karena itu saya sangat menyukai sekali berkendara Grab Mobil atau motor, walaupun saya memiliki motor.

(Hasil wawancara pada 30 Juni 2018)

Adapun Nursaidah (19) mahasiswa Analisis kesehatan Muhammadiyah Makassar yang juga pengguna Transportasi online yang mengatakan sebagai berikut:

"Saya sering menggunakan transportasi online yaitu Grab motor, karena lebih cepat rasanya ketimbang menggunakan grab mobil. Saya menggunakan

grab motor jika ada alamat yang ingin saya datangi untuk pengajian kemudian jalanannya sulit untuk mobil masuk seperti lorong lorong kecil mobil pete-petepun tidak bisa masuk jadi saya pesan grab motor, dan sekarang telah tersedia juga grab motor yang drivernya perempuan jadi lebih bagus untuk kemana-mana.

(Hasi; wawancara pada 30 Mei 2018)

Wawancara di atas menjelaskan bahwa ketertarikan penumpang Transportasi Online yang awalnya penumpang transportasi konvensional menerima baik kehadiran transportasi online dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi di era modern ini. Kelebihan dari Transportasi online ini semakin lama membuat penumpang transportasi konvensional berkurang dan beralih ke transportasi online.

A. Dampak Transportasi Online terhadap pendapatan angkutan konvensional sejak pengoperasian aplikasi online di Kota Makassar:

1. Tarif konvensional mengalami penurunan orderan/ pangkalan sewa.
2. Pendapatan setoran pengemudi berkurang setiap hari sehingga pendapatan perusahaan setiap bulannya tidak tercapai dan perusahaan terancam bangkrut
3. Adanya aksi demo yang dilakukan oleh angkutan konvensional di balai kota yang membuat kericuhan serta konflik yang menuntut di tutupnya transportasi yang berbasis online.
4. Karyawan angkutan konvensional terancam pengangguran.

Transportasi online menguasai dan merambat segala titik daerah beroperasi pendapatan dan setoran bersumber dari konsumen langsung adanya online, tempat pangkalan angkutan pusat perbelanjaan dan kampus. Mereka

mengenakan tarif murah tetapi berdasarkan SK dari pemerintah. Sedangkan regulasi kelayakan pengoperasian mereka belum di izinkan.

Salah satu pengendara transportasi angkutan yang beroperasi di daerah sekitar Mall Karebosi dan MTC karebosi yang menggunakan alat transportasi Becak.

Salah satu informan yaitu Daeng Bana (60) mengatakan sebagai berikut:

“Kalau pada saat sekarang ini sangat berkurang penumpang saya, dulu sebelum ada yang namanya transportasi online dalam satu hari itu penumpang saya bisa sampai Sepuluh dalam satu hari, tetapi sekarang tidak mencapai sepuluh orang, kadang hanya Lima Orang dalam sehari, dan saya juga tidak tahu apakah ini pengaruh transportasi online atau bukan.”

(Hasil wawancara pada 1 Juli 2018)

Salah satu pengendara ojek konvensional hasil wawancara salah satu Angkutan ojek yaitu Bapak Anwar (50) mengatakan sebagai berikut :

“Dahulu sebelum ada transportasi online penumpang hanya keluar dari rumahnya kemudian menunggu di pinggir jalan lumayan banyak, penumpang datang. Tetapi sekarang sudah kurang, memang tidak terlalu berpengaruh tetapi jika di rupiahkan mereka mengambil sedikit demi sedikit pendapatan kami artinya mereka mengambil sesuap nasi kami. Sebenarnya memang rezeki sudah di atur oleh sang pencipta, dan tidak menjadi masalah serta tidak terlalu mengganggu juga tatapi tergantung dari pemerintah bagaimana mengantisipasinya”.

(Hasil Wawancara pada 1 Juli 2018)

Pengambilan lahan di kompleks atau perumahan cukup dirasakan oleh sebagian pengendara angkutan transportasi kecil tersebut. Pengambilan penumpang di berbagai tempat harus memiliki izin agar tidak memicu persoalan pengambilan penumpang oleh angkutan umum lainnya. Memang kasus seperti ini menjadi pro dan kontra Tetapi hal tersebut tidak juga dirasakan oleh pengendara Becak modifikasi dengan menggunakan alat mesin sepeda motor yaitu bentor. Informan tersebut yaitu Bapak Syamsul (49) yang mangkal di jalan tamalate, sebagai tukang bentor mengatakan:

“Kalau menurut saya adanya transportasi online tidak terlalu berpengaruh buat saya, sebelum dan sesudah ada Transportasi online tetap sama pendapatan dan pelanggan saya, apalagi saya mempunyai banyak langganan dengan para ibu-ibu yang bekerja di Puskesmas Kassi-Kassi, dengan yang bertempat tinggal di daerah Tidung, karena mereka sudah mengambil nomor telepon saya sehingga mudah menghubungi saya.

(Hasil Wawancara pada 1 Juli 2018)

Wilayah pengambilan penumpang untuk kota Makassar sudah memiliki izin masing-masing trayek atau jalur yang ditentukan oleh pemerintah dan dinas perhubungan. Angkutan penumpang konvensional di jalan raya yang sudah memiliki masing-masing trayek yang diatur oleh pemerintah dan aturan dari dinas perhubungan kota Makassar. Izin tersebut jika dilanggar karena akan mendapatkan sanksi dari pihak dinas perhubungan dan kepolisian. Jadi penghasilan angkutan umum yang beroperasi di Jalan Raya sudah bergantung ke penumpang masing-masing. Hasil penelitian diperoleh nilai indeks pendapatan dari angkutan umum 'pete'-pete' di kota Makassar Metro 34,33

persen yang masuk kriteria kurang pendapatan, nilai indeks pendapatan kendaraan lain yang tidak beroperasi di jalan umum 20,62 persen yang masuk kriteria kurang pendapatan dan nilai indeks pendapatan angkutan umum di Terminal Makassar 34,31 persen yang masuk kriteria atas kinerja pelayanan di Terminal. Untuk ditingkatkan kinerjanya antara lain waktu menunggu kedatangan dan keberangkatan angkutan umum, sistem informasi pelayanan.

Salah satu informan dari angkutan umum Pete'-pete yang bernama Ramli(37) yang rutenya dari daerah Gowa sampai Mall Karebosi Makassar yang mengatakan sebagai berikut:

“Kalau menurut saya sebenarnya tidak menjadi masalah kalau Angkutan online itu beroperasi di setiap sudut kota Makassar, tetapi surat izinnya itu harus ada dan ikut aturan pemerintah, karena setiap aturan itu ada kode etiknya. Masalah pendapatan tidak terlalu bermasalah, tapi mereka datang ke wilayah yang mereka datangi untuk mengambil penumpang kadang membuat kita risih juga, sampai-sampai transportasi online ini masuk wilayah Kampus juga itu membuat kita para sopir angkot merasa resah, Angkutan umum hanya mengambil penumpang di pinggir jalan raya dan tidak mengantar sampai ketempat tujuan penumpang karena angkutan umum sudah ada rutenya dan telah di atur oleh pemerintah setempat. Tetapi angkutan Online ini melanggar karena sampai gang kecil mereka mengantar dan menjemput penumpang.

(Hasil Wawancara pada 1 Juli 2018)

Transportasi angkutan yang memiliki regulasi dan standar kelayakan beroperasi, sedangkan pengoperasian angkutan online berdasarkan jumlah unit

individual. Secara kebebasan tidak ditentukan jumlah unit atau tidak ketentuan batasan, maka dari itu perusahaan angkutan online termasuk GO-JEK, Grab, dan Uber merupakan angkutan yang beroperasi belum mengantongi izin-izin prinsip dan izin usaha serta surat dari persetujuan dari BKPM (Badan Koordinasi Penanaman Modal) dan persetujuan Gubernur belum menyetujui izin yang sah untuk kelayakan turun di jalan raya. Jenis armada dalam hal ini tidak ada ketentuan armada serta status pengemudi mitra kerja. Hubungan jangka panjang belum terjadi sejak keberadaan angkutan online ini. Salah satu angkutan mitra kerja yaitu taxi bosowa konvensional yang jumlah unitnya ada 700 memiliki KIR serta nomor ketika ada kesalahan serta batas operasi kelayakan kendaraan lima tahun.

Sopir taxi Bosowa Rafihuddin lebih memilih pekerjaan sopir taxi Bosowa karena menurutnya keuntungan dari sopir taxi cukup lumayan menghidupi kehidupannya dibandingkan dahulu saat masih bekerja sebagai sopir truck, keluhan dari bapak Rafihuddin tentang angkutan online:

“Kalau pada saat sekarang penurunan untuk tahun ini kira-kira 50%, kenapa saya mengatakan seperti itu kita lihat saja saat sekarang angkutan online dimana-mana yang paling terkenal termasuk GO-JEK, dan Grab berkeliaran dimana-mana mengambil penumpang sana-sini. Sebenarnya kita sebagai angkutan massal ini sudah resah cuma kita hanya bisa terdiam dan tidak bisa berbuat apa-apa melihat itu semua, kita tidak bisa asal bergerak karena kita terikat mitra kerja serta waktu yang ditentukan”.

(Hasil Wawancara Pada 28 Mei 2018)

Membahas persaingan transportasi angkutan di kota Makassar memang tidak ada habisnya, apa lagi kemunculan Transportasi online yang berbasis mobile ini memikat hati masyarakat karena harganya yang murah dan cepat, tapi disisi lain sangat banyak pihak yang menolak dari angkutan online yang tidak terregulasi serta izin beroperasi ini. Mereka merasa dirugikan karena kemunculan angkutan online tidak mengikuti aturan UU transportasi yang telah ada dan jaminan keselamatan penumpang yang bisa membahayakan transportasi dan pengguna jalan yang ada di Jalan Raya.

B. Dampak Transportasi Online Terhadap Tingkat Populasi Kendaraan Bermotor dan Bermobil di Kota Makassar

Pengoperasian Transportasi Online seperti ojek online dan Taksi Online yang menambah volume kendaraan beroda dua dan beroda empat yang beroperasi di Jalan Raya semakin meningkat. Saat ini Indonesia berada di urutan pertama dengan volume kendaraan roda dua mencapai 104, 211 juta unit , dan jumlah terbesar kedua adalah mobil penumpang dengan 10,54 juta unit sampai tahun 2013. Laju pertumbuhan Kendaraan di Kota Makassar, Sulawesi Selatan (sulsel), terbilang amat pesat. Tiap Tahun tercatat pertambahan puluhan ribu kendaraan bermotor dan bermobil, tapi kebanyakan kendaraan roda dua alias sepeda motor.

Berdasarkan data Samsat Makassar, Jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2016 tercatat 1.425.515 unit atau bertambah 87,009 unit dibandingkan tahun 2015. Adapun, pada tahun 2104 jumlah kendaraan bermotoer di kota daeng baru berkisar 1.252.755 unit. Artinya, dalam dua tahun terakhir tercatat pertambahan 172.239 unit. Bila di rata-ratakan, pertumbuhan kendaraan

bermotor dikota Makassar berkisar tujuh persen setiap tahunnya. Laju pertumbuhannya didominasi oleh kendaraan roda dua yang sejak tahun 2014 menembus angka satu juta unit. Pertumbuhan volume kendaraan yang tidak terkendali dalam tiga tahun terakhir, menjadi penyebab utama munculnya titik-titik kemacetan baru di Kota Makassar. Fly over di Jl Urip Sumohardjo dan pelebaran sepanjang Jl Perintis Kemerdekaan, belum sepenuhnya menjadi solusi. Kini, angkutan alternatif busway mulai digagas untuk diuji coba di 2011. Setelah hadirnya fly over, titik kemacetan berpindah ke empat titik besar. Diantaranya di Jl Perintis Kemerdekaan, radius antara Kilometer 7 di jembatan Tallo hingga Kilometer 9. Selanjutnya, tiga titik kemacetan baru adalah Jl Sultan Alauddin, Jl Gunung Bawakaraeng. Masjid Raya dan beberapa titik di Jl AP Pettarani pada jam-jam tertentu. Di Jl Perintis, kemacetan terparah terjadi di depan pusat perbelanjaan M -Tos. Kemacetan di radius memanjang dari Kilometer 7 bundaran Tello hingga ke Kilometer 9. Kemacetan berpotensi terjadi pada pukul 10.00 Wita hingga pukul 12.00 Wita. Selanjutnya, pada sore hari, kemacetan terjadi pada pukul 15.00 Wita hingga pukul 18.00 Wita. Kondisi ini kerap berlanjut pada pukul 19.00 Wita hingga 20.00 Wita. Sehingga dalam sehari, kemacetan bisa terjadi hingga tujuh jam. Pengendara, rata-rata baru bisa lepas dari kemacetan antara 30 hingga 40 menit. Aparat Satlantas Polrestabes Makasar memperkirakan pada dua tahun ke depan, atau 2012, waktu dan radius kemacetan akan bertambah, bisa mencapai 10 jam sehari.

Tiga ruas jalan utama lainnya juga mengalami kemacetan dalam radius rata-rata 200 hingga 300 meter. Seperti misalnya di Jl Sultan Alauddin, kemacetan juga terjadi di pagi hari, siang hingga menjelang petang. Di Makassar

titik kemacetan tak terlalu parah, tetapi kendaraan bergerak lambat akibat kondisi jalan yang tidak stabil.

Salah satu contoh, titik ruas jalan yang kerap dianggap macet, Jl Urip Sumoharjo sekitar kantor Gabungan Dinas-Dinas Makassar. Di titik ini ruas jalannya berbeda dengan Jl Urip Sumoharjo di sebelah timur, dimana ruasnya lebih lebar. Tetapi saat kendaraan menuju ke arah barat jalannya mengalami penyempitan. Kondisi inilah yang mempengaruhi terjadinya perlambatan kendaraan. Harus ada antisipasi, karena dalam dua sampai tiga tahun ke depan, volume kendaraan akan jauh berbeda dengan sekarang.

Jika tak dilakukan rekayasa pada titik itu, kemungkinan akan terjadi kondisi yang lebih buruk. Namun itu juga dilakukan untuk menyasati perlambatan kendaraan yang kemungkinan lebih parah. Ditambah lagi di ruas jalan itu pengendara mesti memutar jauh, bila ingin berbelok arah. Di Jl AP Pettarani sendiri kerap mengalami perlambatan karena menjadi pusat kegiatan bisnis dan perkantoran. Namun kemacetan baru terjadi pada siang hari, saat jam pulang kantor atau jam istirahat.

Kondisi operasional aplikasi angkutan online memiliki aturan dan prosedur yang tidak berdasarkan aturan pemerintah antara lain:

- a. Tidak terkontrol secara kelompok
- b. Tidak ada kredit rata pemilik para driver Go-Jek
- c. Prasarana bengkel tidak ada/ tanpa ada kredit
- d. Kurangnya jaminan, membuat syarat surat pernyataan
- e. Standar kelayakan kendaraan tidak terkontrol
- f. Daya saing meningkatkan satu kekuatan ekonomi makin kuat

Semakin lama jika perusahaan online tidak ikut aturan pemerintah dan tidak pernah ditindak lanjuti maka dampak ke angkutan konvensional akan mogok beroperasi dan menambah pengganguran di Kota Makassar. Semua itu harus dikembalikan pada UU No. 22 Tahun 2009.

C. Dampak Kehadiran Transportasi Online Membuat Konflik Terhadap Angkutan Konvensional.

Aksi demo yang dilakukan angkutan Konvensional di depan Kantor Balai Kota dan gedung DPRD Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2017 lalu yaitu angkutan taksi dan 'pete-pete'. Sekitar 15.000 sopir gabungan yang aksi mogok kerja ini protes dengan munculnya kendaraan online yang mengakibatkan angkutan umum berpelat kuning terancam kehilangan pekerjaan. Mereka melakukan sweeping alias razia terhadap transportasi online seperti ojek online (motor) dan Taxi online (mobil pribadi). Tak hanya itu, mereka juga menurunkan paksa penumpang taksi dan Ojek online. Aksi demo yang dilakukan sopir Konvensional membuat keributan akibat ketidakpastian hasil keputusan untuk pemberhentian angkutan online termasuk GO-JEK, GRAB dan Uber. Transportasi berbasis online tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum sebagai mana diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Transportasi berbasis online tidak berbadan hukum, tidak memiliki surat domisi usaha dan Nomor Pokok Wajib Pajak, tidak memiliki jumlah armada minimal lima unit dan tidak memiliki pusat untuk servis dan perawatan serta kesiapan administrasi yang diwajibkan bagi angkutan umum konvensional. Pada satu sisi, angkutan umum konvensional dituntut untuk

tunduk pada ketatnya regulasi terhadap angkutan umum, sedangkan pihak lain transportasi berbasis online tidak tunduk terhadap regulasi tersebut.

Walaupun demikian minat masyarakat terhadap Transportasi berbasis online masih sangat besar di daerah perkotaan ini. Transportasi berbasis online ini banyak sekali menawarkan alternative transportasi yang jauh lebih murah dan nyaman dibandingkan dengan angkutan umum konvensional pada umumnya.

Transportasi berbasis online mendapatkan cukup banyak masalah dan tantangan dalam perkembangannya di Indonesia terkhusus di kota Makassar yang menolak transportasi online ini beroperasi. Dari berbagai survey di media masa, penyebab utama dari masalah tersebut adalah adanya ketimpangan harga yang begitu besar di antara angkutan umum konvensional dan transportasi berbasis online. Pada umumnya para pengemudi angkutan umum konvensional tidak berkeberatan dengan munculnya transportasi berbasis online selama tidak ada perang harga dan dapat bersaing secara sehat dengan transportasi berbasis online. Pemerintah harus segera mengeluarkan kebijakan yang jelas dan tegas, serta peraturan dan hukum yang berlaku terkait persoalan ini.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

Bagi para angkutan konvensional Tarif konvensional mengalami penurunan orderan/ pangkalan sewa sehingga pendapatan setoran pengemudi berkurang setiap hari serta pendapatan perusahaan setiap bulannya tidak tercapai dan perusahaan terancam bangkrut di situlah seluruh angkutan melakukan aksi demo di Balai Kota dan Kantor DPRD yang membuat keriuhan serta konflik yang menuntut di tutupnya transportasi yang berbasis online karena karyawan angkutan konvensional takut terancam pengangguran akibat tertutupnya perusahaan tempat mata pencaharian mereka.

5.2 Saran

Saran yang dikemukakan berdasarkan kesimpulan penelitian dampak transportasi ojek online terhadap transportasi angkutan umum lainnya di Kota Makassar, sebagai berikut:

1. Ketegasan pemerintah dalam aturan Undang-Undang transportasi angkutan harus segera diambil agar konflik angkutan konvensional dan angkutan online tidak meluas. Bagaimana pun, kehadiran Transportasi Online atau ojek

online atau taksi online sudah memantik amarah angkutan konvensional yang sudah memiliki trayek dan regulasi dari pemerintah.

2. Pemerintah harus secepatnya mensahkan regulasi dan izin operasi agar konflik antara pihak angkutan online dan angkutan konvensional tidak semakin meluas, aplikasi online harus ikut aturan dan Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang transportasi yang sudah di cantumkan.



DAFTAR PUSTAKA

- Azis, Rudi., Asrul. (2014). **Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi**. Yogyakarta: Penerbit Deeppublish.
- Adisasmita, Rahardjo. (2015). **Analisis Kebutuhan Transportasi**. Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu.
- Afif, R.T. (2016). **Enjoy Menyusun Skripsi**. Jakarta: Penerbit Buana Ilmu Populer.
- Anwar, A.A. 2017.” *Online Vs Konvensional:Keunggulan dan Konflik antar Moda Transportasi di Kota Makassar.Etnosia: Jurnal Enografi Indosia,(Online)*, Vol. 2 No 2. (<http://jurnal.unhas.ac.id/> Diakses 15 februari 2018)
- Agustina, Anis. 2017. ” *Persepsi Masyarakat terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-jek) di Surabaya*” *Jurnal Ilmu dan Riset manajemen*, (Online), Volume 6, Nomor 9. (<https://ejournal.stiesia.ac.id/> Diakses 10 Februari 2018)
- Bisnis Ojek*. 2015. *Apa itu Gojek*.<http://bisnisokek.com/apa-itu-go-jek/html>. Diakses 20 Februari 2018
- DetikNews*. 2015. *Ini Pejelasan Menhub Jonan Soal Aturan Transportasi Umum Berbasis Aplikasi*. <https://news.detik.com/berita/3100667/ini-penjelasan-menhub-jonan-soal-aturan-transportasi-umum-berbasis-aplikasi.html> Diakses 20 Februari 2018
- Ferdiansyah, R.* 2011.(Tujuan Hukum Menurut Gustav Radbruch) *Hukum Indo BlospottWeb*.http://hukumindo.blogspot.ac.id/tujuan_hukum_menurut_gustav_radbruch.html. Diakses 10 Maret 2018

Guru Pendidikan. 2016. *Pengertian dan Faktor - Faktor Penyebab Kesenjangan Sosial beserta Cara mengatasinya Terlengkap*. <http://www.gurupendidikan.co.id/pengertian-dan-faktor-penyebab-kesenjangan-sosial-beserta-cara-mengatasinya-terlengkap/html> . Diakses 17 februari 2018.

Info Komputer. 2016. *Transportasi Berbasis Aplikasi*. <https://infokomputer.grid.id/tag/transportasi-berbasis-aplikasi/html>. Diakses 19 Februari 2018

Kangojek. 2017. *Sejarah Grab, Pendiri Grab, Call Center Grab*. www.kangojek.com/.../sejarah-grab-pendiri-grab-call-center-grab-visi-misi-grab.htm. Diakses pada 24 Februari 2017.

Mahargiono, P.B. Cahyono, K.E. 2017. " *Kontroversi Transportasi Online sebagai Dasar Pembenahan fasilitas Layanan Penumpang bagi Pelaku Bisnis Trans-portasi di Surabaya*, (Online), (<http://unisbank.ac.id>, diakses 20 Februari 2018)

Prihatin, B.D. 2016. " *Dampak Sosial Transportasi Berbasis Online* " .Majalah *Info Singkat Kesejahteraan Sosial*, (Online), Vol. VIII No 07/I/P3DI.(<http://www.academia.edu>, diakses 20 Februari 2018).

Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan

Romli, Khomsahrial. (2014). *Komunikasi Organisasi Lengkap*. Jakarta: Penerbit PT Grasindo.

Susanto, Bambang. 2014. *Revolusi Transportasi*. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama

Susanto, happy., Anggoro, Yoga. (2009). *Panduan Praktis Menyusun Proposal*. Jakarta: Penerbit Transmedia Pustaka.

Supianto. 2013. *Kesenjangan Sosial*. <http://www.cigadogggoblok.blogspot.co.id/2013/06/kesenjangan-social.html> 15 Maret 2018

Techinasia. 2014. *Sejarah Pendirian Uber Startup Teknologi dengan Ronde Pendanaan Terbesar di Dunia*. <https://id.techinasia.com/uber-sejarah-pendirian-startup-taksi.html>. 20 Februari 2018

Undang Undang dan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 47 ayat (1) dan (2) huruf e. 2015. https://archive.org/stream/UndangundangNomor22Tahun2009laluLintasDanAngkutanJalan/UU_Nomor_22_Tahun_2009-LLAJ_djvu.txt. Diakses 20 Februari 2018

Wirawan, Ardhi,I.W. (2016). *Konflik dan Kekerasan Komunal*. Yogyakarta: Penerbit Deepublish.

Zakaria, G.Z. (2017). *5 Pilar Revolusi Mental Edisi Revisi*. Jakarta: Penerbit PT Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia.

Zdikiru Mirtaql ulfi. (2016). *Definisi Menurut Para Ahli dan Dasar Hukum Transportasi*. <http://dzikrumirfaql.blogspot.co.id/2016/02/definisi-menurut-para-ahli-dan-dasar.html>. Diakses 20 Februari 2018



L

A

M

P

I

R

A

N





BADAN PUSAT STATISTIK KOTA MAKASSAR

Jl. ABDURRAHMAN BASALAMAH II MAKASSAR TELP. 0411-442698

SURAT KETERANGAN PENELITIAN

Nomor: 015/BPS/73716/V/2018

Berdasarkan Surat Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Nomor: 013/05/C.4-II/III/39/2018, tanggal 31 Maret 2018 bersama ini disampaikan bahwa:

Nama : **Wardayana**
Stambuk : 105710197314
Jurusan : Ilme Ekonomi Studi Pembangunan
Pekerjaan : Mahasiswa (S1)
Alamat : Jl. Slt. Aluddin No.259, Makassar

benar telah melakukan pengumpulan data atau penelitian/kepuustakaan pada Kantor Badan Pusat Statistik Kota Makassar, dalam rangka penyusunan skripsi dengan judul:

**" Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional
di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan "**

Demikian surat keterangan penelitian ini diberikan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 30 Mei 2018
An Kepala BPS Kota Makassar
Kasir. PDS

M. RUM MUBIN, SE.
NIP. 196701271994011001

PERTANYAAN WAWANCARA

Sebelumnya saya sampaikan terima kasih atas kesediaan Bapak/Ibu/Saudara untuk menjadi responden dalam penelitian ini. Daftar pertanyaan ini dibuat dengan maksud mengumpulkan data dalam rangka penyusunan skripsi yang berjudul : “Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan”. Dengan melakukan studi pada Universitas Muhammadiyah di kota Makassar.

Koesioner Pengendara Transportasi Konvensional

1. Siapa Nama Anda.?
2. Dimana Alamat Anda.?
3. Berapa Umur Anda.?
4. Apa Profesi Anda.?
5. Sudah berapa lama menggunakan Transportasi Konvensional(Pete-pete, Becak, Bentor, dan Ojek Pangkalan).?
6. Seberapa sering anda menggunakan Transportasi Konvensional.?
7. Menurut anda manakah yang lebih anda sukai Transportasi online(Grab, Gojek,dan Uber) atau Transportasi Konvensional(Pete-pete, Bentor, Becak, dan ojek pangkalan.? Dan kenapa menyukainya.?
8. Apakah yang membuat anda tertarik dengan Transportasi Konvensional.?

Koesioner Pengendara Transportasi Online

1. Siapa nama Anda.?
2. Dimana Alamat Anda.?
3. Berapa Umur Anda.?

4. Apa profesi Anda.?
5. Sudah Berapa lama anda menggunakan transportasi Online.?
6. Seberapa sering anda menggunakan transportasi online.?
7. Apa yang membuat anda tertarik dengan transportasi online.?
8. Manakah yang lebih anda sukai transportasi online atau transportasi konvensional.?

Koesioner Pengemudi Transportasi Konvensional

1. Siapa nama Bapak.?
2. Dimana alamat Bapak.?
3. Berapa Umur Bapak.?
4. Apakah bapak mempunyai profesi lain sebelum menjadi pengemudi Transportasi Konvensional.?
5. Sudah Berapa Lama bapak menjadi Pengemudi Transportasi Konvensional(Pete-pete, Bentor, Becak, Ojek Pangkalan)
6. Berapa penumpang bapak Sebelum dan sesudah ada Transportasi Online.?
7. Apakah kehadiran Transportasi Online merugikan para Transportasi Konvensional.?
8. Layakkah Transportasi online beroperasi di Kota Makassar.?

DOKUMENTASI-DOKUMENTASI



Wawancara dengan Daeng Bana (60) Seorang Tukang Becak di sekitar mall karebosi



Wawancara dengan Bapak Ramli (37) Seorang Sopir Pete'-Pete'



Wawancara dengan Bapak Syamsul (49) Sebagai Tukang Bentor di Jalan Tamalate



Wawancara dengan Pratiwi (20) Seorang Mahasiswa



Wawancara dengan Bapak Anwar (50) Seorang Ojek Konvensional



BIOGRAFI PENULIS



Wardayana panggilan Warda lahir di Palattae pada tanggal 02 agustus 1996 dari pasangan suami istri Bapak Paduppai dan Ibu Nurliana. Peneliti adalah anak ketiga dari empat bersaudara. Peneliti sekarang bertempat tinggal di jln. Pendidikan No 17 RT/RW 002/002 Kecamatan Kahu, Kabupaten Bone.

Pendidikan yang telah ditempuh oleh peneliti yaitu SD Negeri 278 Palattae lulus tahun 2009, SMP Negeri 1 Kahu lulus tahun 2011, SMA Negeri 1 Kahu lulus tahun 2014, dan mulai tahun 2014 mengikuti Program S1 Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Kampus Unismuh Makassar Sampai sekarang. Sampai dengan penulisan skripsi ini peneliti masih terdaftar sebagai mahasiswa Program S1 Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Universitas Muhammadiyah Makassar (UNISMUH).