

SKRIPSI

EFEKTIVITAS PENGGUNAAN *QUICK RESPONSE CODE*
***INDONESIAN STANDARD (QRIS)* SEBAGAI METODE**
PEMBAYARAN NONTUNAI BUS TRANS MAMMINASATA DI
KOTA MAKASSAR



Oleh:

INTAN NATASIYA

Nomor Induk Mahasiswa : 105611105320

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

2024

SKRIPSI

EFEKTIVITAS PENGGUNAAN *QUICK RESPONSE CODE* *INDONESIAN STANDARD* (QRIS) SEBAGAI METODE PEMBAYARAN NONTUNAI BUS TRANS MAMMINASATA DI KOTA MAKASSAR

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Studi dan Memperoleh Gelar
Sarjana Ilmu Administrasi Negara (S.AP)

Disusun dan Diajukan Oleh

Intan Natasiya

Nomor Induk Mahasiswa : 105611105320

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAK MAKASSAR

2024

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Penelitian : Efektivitas Penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* Sebagai Metode Pembayaran NonTunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar

Nama Mahasiswa : Intan Natasiya

Nomor Induk Mahasiswa : 105611105320

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

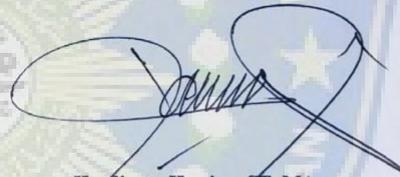
Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II



Dr. Andi Rosdianti Razak, M.Si



Hardianto Hawing, ST, MA

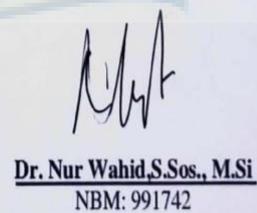
Mengetahui:

Dekan

Ketua Program Studi



Dr. Ihvani Malik, S.Sos., M.Si
NBM: 730727



Dr. Nur Wahid, S.Sos., M.Si
NBM: 991742

HALAMAN PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 0232/FSP/A.4-II/II/45/2024 sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar sarjana dalam Program Studi Ilmu Administrasi Negara yang dilaksanakan di Makassar pada hari selasa tanggal 1 bulan April tahun 2024.

Mengetahui:

Ketua

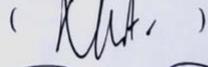
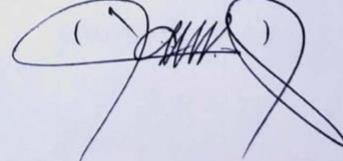
Sekretaris


Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si
NBM: 730727


Dr. Andi Luhur Prianto, S.IP., M.Si
NBM: 992797

Tim Penguji:

1. Dr. Abdul Mahsyar, M.Si (Ketua)
2. Dr. Abdi, M.Pd
3. Dr. Nur Wahid, S.Sos., M.Si
4. Hardianto Hawing. ST, MA

)
)
)
)

HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Intan Natasiya

Nomor Induk Mahasiswa : 105611105320

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar skripsi ini adalah karya saya sendiri dan bukan hasil plagiat dari sumber lain. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 24 Januari 2024

Yang Menyatakan,



Intan Natasiya

KATA PENGANTAR



Penulis mengungkapkan rasa syukur yang tak terhingga kepada Allah SWT atas limpahan rahmat dan petunjuknya, sehingga penulis berhasil menyelesaikan skripsi sebagai tugas akhir dengan judul **“Efektivitas Penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* Sebagai Pembayaran NonTunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar”**.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Ibu Dr. Andi Rosdianti Razak, M.Si selaku Pembimbing I dan Bapak Hardianto Hawing, ST, MA selaku Pembimbing II yang telah berkenan meluangkan waktunya dan membimbing penulis selama menyusun skripsi. Terima kasih atas kesabaran dan arahan yang diberikan dalam penyelesaian tugas akhir ini. Juga penghargaan yang setinggi-tingginya dan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Teristimewa dan terutama penulis sampaikan ucapan terima kasih kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Tamsil dan Ibu Kusmawati yang selalu memberikan harapan, semangat, perhatian, kasih sayang, dan doa tulus tanpa pamrih.
2. Ibu Dr. Hj. Ihyani Malik, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
3. Bapak Dr. Nur Wahid, S.Sos., M.Si selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara dan Ibu Nurbiah Tahir, S.Sos., M.AP selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Segenap Pemerintah Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yakin Kepala UPT Trans Mamminasata dan seluruh pegawai, beserta seluruh informan yang telah menerima untuk melakukan penelitian serta menyediakan data yang dibutuhkan.

5. Kepada kedua saudara sedarah tercinta, keluarga kecilku di rumah papan yang sederhana. Tiara Olivia, S.Kep. Ns beserta suami dan Sinta Sahara Amd. Keb beserta suami yang senantiasa memberikan dukungan dan semangat hingga penulis menyelesaikan studi ini. Adik bungsumu sekarang sudah sampai disini.
6. Kepada Muh Fadil S yang selalu kebersamai, memberi banyak bantuan dan motivasi selama penulis menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih telah saling menyemangati dan saling berjuang hingga saat ini.
7. Kepada seluruh teman seperjuangan IAN B Angkatan 2020 terkhusus untuk “Erin, Yuyun dan Tasya” yang telah kebersamai penulis dari awal perkuliahan sampai pada proses penyusunan skripsi.
8. Dan semua pihak yang telah membantu, yang penulis tidak sempat sebutkan satu persatu.
9. Terakhir, untuk diri saya sendiri, Intan Natasiya. Terima kasih untuk selalu percaya bahwa segala niat baik dan harapan akan selalu diberikan kemudahan. Sesulit apapun proses penyusunan skripsi ini kamu telah menyelesaikan sebaik dan semaksimal mungkin, ini merupakan pencapaian yang patut dirayakan untuk diri sendiri. Apapun kurang dan lebihmu mari merayakan diri sendiri.

Semoga Allah SWT senantiasa membalas segala kebaikan yang diberikan atas bantuannya selama ini. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi pihak yang membutuhkan. Sekian dan Terima Kasih.

Makassar, 11 Februari 2024

Penyusun

Intan Natasiya

ABSTRAK

Intan Natasiya, Andi Rosdianti Razak, Hardianto Hawing, 2024. Efektivitas Penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) Sebagai Metode Pembayaran Nontunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui keefektifan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran non tunai pada Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dengan jenis penelitian deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk menggambarkan keadaan objek pada masa sekarang secara kualitatif, berfokus pada data yang diperoleh dari penelitian. Sumber data terdiri dari data primer dan data sekunder, dengan informan yang dianggap memiliki pengetahuan tentang penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran Bus Trans Mamminasata. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data melibatkan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (a) ketepatan sasaran program, menunjukkan bahwa penggunaan QRIS masih kurang efektif untuk ditujukan kepada masyarakat umum dan seluruh pengguna layanan Teman Bus. (b) sosialisasi program, menunjukkan bahwa hampir efektif karena tidak hanya dilakukan secara langsung tapi juga dilakukan melalui media sosial, namun masih kurang dilakukan di masyarakat umum. (c) tujuan program, menunjukkan bahwa pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) bertujuan untuk memudahkan penumpang, menghindari kebocoran data, serta agar lebih transparan dan akuntabel. (d) pemantauan program, menunjukkan bahwa pemantauan yang dilakukan hampir efektif tetapi masih banyak masyarakat yang tidak mengetahui apakah ada pemantauan yang dilakukan oleh pihak yang terkait dengan Teman Bus. Sehingga dapat disimpulkan bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar masih kurang efektif untuk diterapkan.

Kata Kunci : Efektivitas, QRIS, Bus Trans Mamminasata

DAFTAR ISI

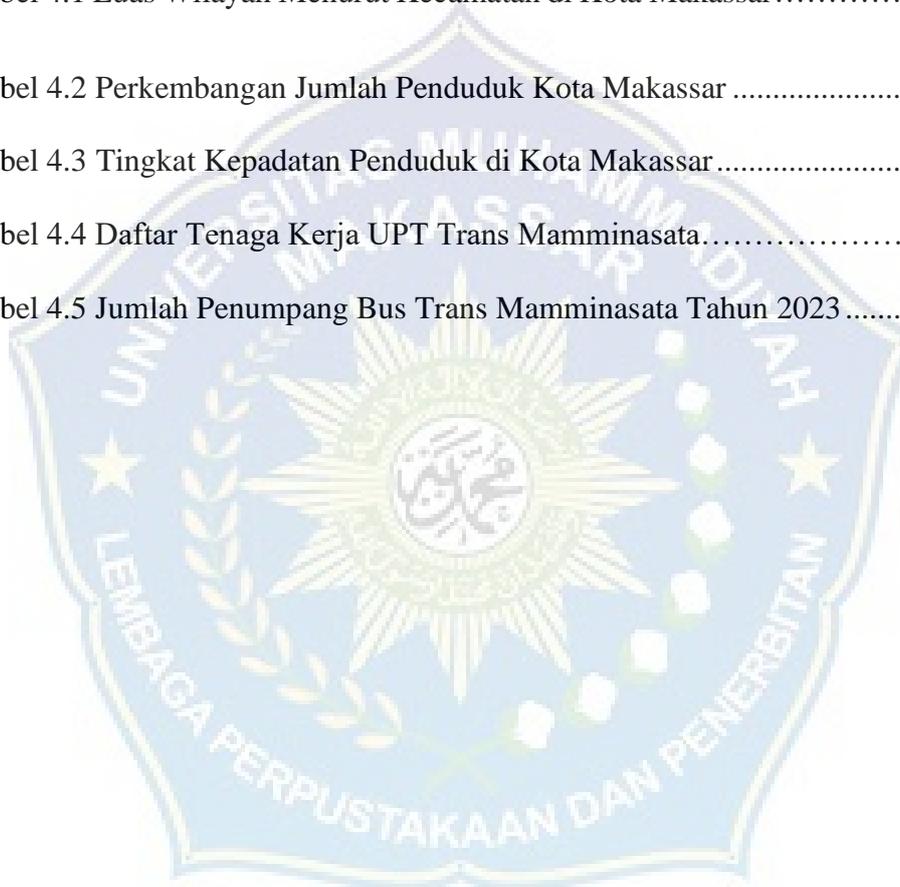
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI	i
HALAMAN PENERIMAAN TIM.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iiiv
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A.Latar Belakang	1
B.Rumusan Masalah.....	9
C.Tujuan Penelitian	9
D.Manfaat Penelitian.....	9
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....	11
A.Penelitian Terdahulu.....	11
B.Teori Dan Konsep.....	14
C.Kerangka Pikir	27
D.Fokus Penelitian	28
E.Deskripsi Fokus	28
BAB III. METODE PENELITIAN	30
A.Waktu dan Lokasi.....	30
B.Jenis dan Tipe Penelitian.....	30
C.Jenis dan Sumber Data.....	31
D.Informan.....	32
E.Teknik Pengumpulan Data.....	32

F.Teknik Analisis Data.....	33
G.Teknik Pengabsahan Data	34
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	36
A.Gambaran Umum Objek Penelitian	36
B.Hasil Penelitian.....	48
C.Pembahasan	71
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN	80
A.Kesimpulan.....	80
B.Saran	80
DAFTAR PUSTAKA.....	82
LAMPIRAN.....	86



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Koridor Teman Bus Trans Mamminasata	5
Tabel 2.1 Titik Pemberhentian Teman Bus	23
Tabel 3.1 Informan Penelitian	32
Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar	38
Tabel 4.2 Perkembangan Jumlah Penduduk Kota Makassar	40
Tabel 4.3 Tingkat Kepadatan Penduduk di Kota Makassar	41
Tabel 4.4 Daftar Tenaga Kerja UPT Trans Mamminasata	46
Tabel 4.5 Jumlah Penumpang Bus Trans Mamminasata Tahun 2023	52



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Tap On Bus	27
Gambar 2.2 Bagan Kerangka Pikir	27
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makassar.....	37
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan	45
Gambar 4.3 Struktur Organisasi UPT Trans Mamminasata.....	48
Gambar 4.4 Bentuk Sosialisasi QRIS di Media Sosial	56
Gambar 4.5 Bentuk Sosialisasi Pembayaran Teman Bus	59
Gambar 4.6 BarCode QRIS	63
Gambar 4.7 Pemantauan Bus Trans Mamminasata	66

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu negara berkembang di dunia adalah Indonesia. Negara-negara berkembang menghadapi tantangan yang lebih kompleks dibandingkan dengan negara maju, termasuk masalah pertumbuhan penduduk, mutu pendidikan, kesenjangan sosial, serta kurangnya fasilitas dan infrastruktur yang memadai untuk pembangunan negara itu sendiri. Salah satu isu umum yang sering dihadapi oleh negara-negara berkembang adalah kemacetan.

Kemacetan terjadi ketika kendaraan tersendat atau bahkan berhenti bergerak akibat faktor-faktor seperti jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Fenomena ini umumnya ditemui di kota-kota dengan transportasi publik yang tidak efisien, daerah yang sibuk aktifitasnya, volume lalu lintas yang tinggi, pemanfaatan lahan yang tidak intensif, dan populasi yang besar.

Pencampuran terus-menerus dari lalu lintas (*through traffic*) mengakibatkan peningkatan volume lalu lintas, yang menjadi penyebab utama kemacetan. Salah satu ciri kemacetan adalah padatnya kendaraan yang melebihi kapasitas jalan dan mengganggu aktivitas di lingkungan sekitarnya. Dampaknya termasuk gangguan terhadap keteraturan sosial, ekonomi, dan budaya di suatu daerah.

Transportasi umum menjadi salah satu aspek penting di wilayah perkotaan, khususnya Indonesia. Transportasi umum memiliki peran yang sangat signifikan dan strategis dalam memperlancar aktivitas ekonomi, serta memiliki dampak luas pada

aspek kehidupan. Di sisi lain, pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi terus meningkat, menyebabkan masalah kemacetan yang semakin parah. Beberapa faktor yang menyebabkan kurangnya minat terhadap angkutan umum adalah ketidakpastian jadwal kedatangan, tarif mahal, dan pelayanan yang tidak praktis (AKMA, RAWDOH, MARDHIYYAH, HIKMAWATI, & AL TAHTAWI, 2021). Oleh karena itu, solusi untuk mengatasi permasalahan kemacetan adalah dengan menyediakan opsi transportasi umum yang bersih, aman, nyaman, dan memberikan pelayanan yang baik. Dengan demikian, diharapkan masyarakat akan cenderung mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan lebih memilih memanfaatkan sarana transportasi umum yang telah disediakan oleh pemerintah (Aksa & Arief, 2022).

Jumlah penduduk Kota Makassar mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2020 jumlah penduduk sekitar 1.423.877 juta jiwa, 2021 meningkat menjadi 1.427.619 juta jiwa, dan pada tahun 2022 meningkat lagi menjadi 1.432.189 juta jiwa dengan luas wilayah 175.8 Km² (BPS kota Makassar, 2022). Pertumbuhan jumlah kendaraan di Makassar mengalami peningkatan yang signifikan pada tahun 2021, terdapat sekitar 1,7 juta unit kendaraan, sementara jumlah penduduknya hanya sekitar 1,4 juta jiwa. Ini berarti terdapat selisih sekitar 200 ribu antara jumlah kendaraan dan penduduk di Kota Makassar, peningkatan kendaraan yang tidak terkendali mengakibatkan munculnya masalah sosial salah satunya kemacetan (Marzuki, 2022).

Kota Makassar yang sering dijuluki sebagai ‘pintu gerbang’ kawasan Indonesia bagian timur. Pertumbuhan kendaraan di Kota Makassar menyebabkan

kemacetan disebabkan karena laju pertumbuhan kendaraan pribadi yang tidak sejalan dengan pertumbuhan ruas jalan. Kemacetan sering kali terjadi terutama di pagi dan sore hari, karena peningkatan jumlah penduduk dan kendaraan akibat urbanisasi. Jika tidak diatasi, masalah ini bisa menyebabkan kemacetan total di seluruh jalan terutama di Kota Makassar. Kurangnya fasilitas transportasi yang memadai adalah salah satu kendala utama dalam mengakomodasi pergerakan di Kota Makassar. Transportasi umum dianggap sebagai opsi yang sesuai untuk mendorong mobilitas masyarakat, terutama dalam usaha untuk mengatasi kemacetan yang semakin parah di Kota Makassar akibat peningkatan jumlah kendaraan.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 tahun 2021, dalam rangka memenuhi kebutuhan jasa transportasi perkotaan bagi penduduk, upaya perencanaan, dan komponen lain dari sistem transportasi. Bus Trans Mamminasata diharapkan menjadi sistem bus terintegrasi dengan memberi pelayanan yang Ekonomis, Aman, dan Nyaman atau disingkat “TEMAN BUS” (Aksa & Arief, 2022).

Dalam upaya untuk mengembangkan Kota Makassar menjadi kota cerdas, pemerintah Kota Makassar memanfaatkan teknologi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu inisiatif yang diambil adalah menyediakan layanan transportasi darat. Layanan Bus Rapid Transit (BRT) yang telah beroperasi sejak Maret 2014 yang merupakan bagian penting dari pertumbuhan ekonomi Kota Makassar. Layanan angkutan umum ini ditujukan untuk masyarakat menengah ke bawah dengan tarif terjangkau, serta memberikan kenyamanan dan keamanan bagi

semua penumpang. Upaya terus dilakukan untuk meningkatkan kualitas layanan ini, termasuk kenyamanan, keamanan, dan ketersediaan bus, halte, serta rute, demi memuaskan pelanggan.

Proyek pengembangan BRT ini dikenal dengan sebutan Trans Mamminasata atau Teman Bus Trans Mamminasata ini hadir dengan menyediakan sebanyak 81 unit bus yang melayani penumpang di 4 rute layanan dengan 261 titik halte, yang dirancang tidak hanya untuk melayani penumpang secara konvensional, tetapi juga dirancang dengan semaksimal mungkin untuk memenuhi kebutuhan serta keinginan pengguna jasa.

Bus Trans Mamminasata memiliki ukuran yang hampir serupa dengan bus antar daerah yang telah ada, namun terdapat beberapa perbedaan yang signifikan. Pertama, pintu masuk penumpang berada di tengah dan berfungsi secara otomatis terbuka dan tertutup, mirip dengan konsep yang diterapkan oleh Bus Trans Jakarta. Kedua, tempat duduknya ada yang berhadapan ada juga yang menghadap kedepan dengan jumlah 20 tempat duduk dan dapat menampung 20 penumpang untuk berdiri. Ketiga, bus ini dilengkapi dengan *air conditioning*. Keempat, tidak berhenti di sembarang tempat dan hanya berhenti di halte Bus Trans Mamminasata, dengan jadwal beroperasi setiap hari pada pukul 05:00 WITA hingga 22:00 WITA dan direncanakan terdapat empat koridor dengan satu koridor telah beroperasi mulai 13 November 2021. (teman bus, 2020)

Tabel 1.1. Koridor Teman Bus Trans Mamminasata

Koridor	Asal	Tujuan	Pertama Kali Dioperasikan	Status
K1MS	Panakuk kang Square	Pelabuhan Galesong	16 Januari 2022	Beroperasi
K2MS	Mall Panakuk kang	Bandara Sultan Hasanuddin	13 November 2021	Beroperasi
K3MS	Kampus 2 PNUP	Kampus 2 PIP Makassar	16 Januari 2022	Berhenti Beroperasi
K4MS	Kampus Teknik Unhas Gowa	Mall Panakuk kang		

Sumber : Teman Bus

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa sejak tahun 2022 telah beroperasi 4 koridor, namun memasuki awal tahun 2024 tepatnya pada bulan Januari 2 (dua) koridor yaitu koridor 3 dan 4 berhenti beroperasi dikarenakan Kementerian Perhubungan mencabut subsidi untuk 2 trayek tersebut. Kini 34 armada Teman Bus telah dipulangkan ke pangkalannya di Cibitung, Bekasi, Jawa Barat. Rencananya 34 armada Teman Bus tersebut akan dioperasikan kembali ke Ibu Kota Nusantara (IKN).

Meskipun Bus Rapid Trans (BRT) telah dijalankan di beberapa koridor terutama di Kota Makassar, sepertinya pengetahuan masyarakat mengenai moda transportasi ini masih terbatas. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Hukmia, Heryanto & Hamzah (2015) menemukan bahwa penduduk cenderung lebih memilih kendaraan pribadi daripada BRT Ketika bergerak di pemukiman. Saat ini, layanan Bus Rapid yang berjalan belum berhasil merangsang minat penduduk

untuk beralih dari kendaraan pribadi ke BRT. Faktor-faktor seperti waktu perjalanan yang panjang dan lokasi berhenti BRT yang terbatas pada 4 halte.

Akan tetapi, Bus Trans Mamminasata juga memiliki standar operasional yang telah ditetapkan, termasuk dalam hal memastikan tingkat keamanan dan keselamatan yang tinggi bagi para pengguna transportasi, karena adanya penggunaan CCTV, adanya *ID card* pengemudi, ketersediaan tombol hazard, dan berbagai persyaratan lain yang telah ditetapkan dalam *Standard Operational Procedure* (SOP) untuk mengoperasikan kendaraan tersebut.

Kota Makassar merupakan Kota keenam yang ditunjuk menjadi pelaksana layanan program *Buy the Service* (pembelian layanan) yaitu Teman Bus. Dalam program ini, PT. Surveyor Indonesia bertindak sebagai pengelola dan pengawas, PT. Sinar Jaya Megah Langgeng bertanggung jawab atas operasional bus, sementara PT. TKDN mengurus bidang Teknologi Informasi. Program ini menjalin kerja sama dengan perusahaan lokal, yaitu PT. Borlindo Mandiri Jaya, untuk menyediakan layanan Teman Bus di Kota Makassar.

Menurut Khaerul Umam (2023) Teman Bus adalah pelaksanaan program *Buy the Service* yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk pengembangan transportasi umum di wilayah perkotaan berbasis jalan, menggunakan teknologi telematika yang handal dan berbasis non tunai guna meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan perjalanan penumpang di wilayah Kota Makassar.

Kemajuan teknologi dalam sistem pembayaran telah mengalihkan peran fisik uang tunai sebagai alat pembayaran ke dalam bentuk pembayaran non tunai yang lebih efisien dan ekonomis. Metode pembayaran memiliki variasi dalam aspek biaya dan manfaat yang nyata dan dirasakan. Termasuk biaya penerbitan, biaya transaksi untuk semua pihak terlibat, waktu yang diperlukan, tingkat keamanan, kenyamanan, dan faktor lainnya.

Menurut Hanina (2021) *digital payment* atau pembayaran digital yang memanfaatkan teknologi elektronik seperti SMS, internet banking, mobile banking, dan dompet elektronik. Di Indonesia, penggunaan sistem pembayaran digital semakin populer dan berkembang dengan pesat. Melalui pembayaran digital, seseorang dapat melakukan transaksi keuangan secara otomatis, memberikan kenyamanan serta alternatif solusi untuk menghindari risiko pencurian uang atau kehilangan uang tunai. Kelebihan lainnya adalah proses transaksi yang cepat dan mudah.

Umumnya, masyarakat banyak menggunakan uang tunai untuk bertransaksi dalam nominal kecil. Walaupun uang tunai memiliki kepraktisan, penggunaannya memiliki risiko dan kelemahan, seperti kesulitan dalam pembawaannya, biaya tinggi untuk pemindahan, penyimpanan, dan penghitungan, serta risiko terkait keamanan seperti hilang, dicuri, serta pemalsuan uang. Dalam hal ini, Bank Sentral di seluruh dunia saat ini mendorong penggunaan instrumen pembayaran non tunai. Selain lebih aman, juga lebih efektif dan efisien karena lebih cepat, murah, dan sederhana.

Bus Trans Mamminasata Makassar beroperasi dengan biaya transportasi sebesar RP 4.600 untuk semua jalur. Saat ini, metode pembayaran telah berubah menjadi non tunai atau melalui *e-Money* menggunakan skema *Tap On Bus* (TOB) dan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS). Cara pembayaran TOB ini dapat dilakukan menggunakan berbagai jenis *e-Money*, termasuk brizzi, tap cash, dan flazz. Pengguna layanan kendaraan Trans Mamminasata yang memiliki kartu *e-Money* hanya perlu menyentuh kartu mereka pada perangkat yang ada di dalam bus. Sedangkan metode pembayaran menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) memungkinkan pengguna untuk melakukan transaksi dengan cara memindai kode QR yang terletak di pintu bus menggunakan dompet digital, metode ini berlaku untuk layanan dari bank BRI, BNI, Mandiri, dan BCA (Wutsqaa, 2022).

Penerapan *QR Code* masih menghadapi hambatan, terutama di daerah-daerah kecil. Ini disebabkan oleh kurangnya pemahaman terhadap literasi keuangan digital di Indonesia. Serta minimnya informasi tentang penggunaan *QR Code* di pedesaan. Tidak hanya itu, juga ada kesulitan bagi kalangan lanjut usia dalam menggunakan *QR Code* karena minimnya pengetahuan tentang teknologi modern. Oleh karena itu, diperlukan upaya sosialisasi dan pendidikan yang luas kepada berbagai kalangan masyarakat.

Metode pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) dapat diakses oleh beberapa lapisan masyarakat karena hanya memerlukan ponsel pintar untuk memindai kode QR yang diterapkan oleh bus. Namun, kendala muncul ketika penumpang, terutama kalangan lansia dan difabel, menghadapi

kesulitan dalam menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran. Karena tidak semua masyarakat mengerti dalam menggunakan aplikasi dompet digital, sehingga beberapa masyarakat tidak dapat menikmati kemudahan pembayaran melalui metode QR. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti mengenai **“Efektivitas Penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* Sebagai Metode Pembayaran NonTunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan fokus penelitian yang telah dijelaskan di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana efektivitas penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai pada Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar?.

C. Tujuan Penelitian

Dari uraian latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui ke-efektivan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran non tunai pada Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

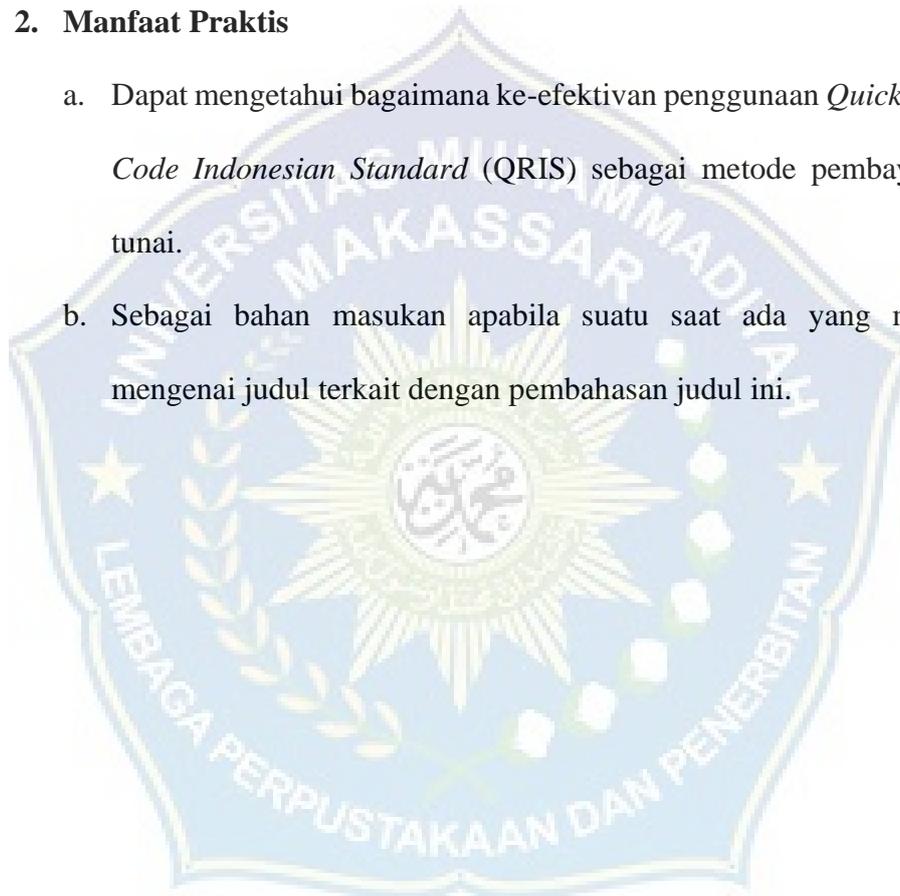
Penelitian ini memiliki dua manfaat, yaitu manfaat akademis dan manfaat praktis.

1. Manfaat akademis

- a. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi ilmu pengetahuan dan pendidikan khususnya Ilmu Administrasi Negara.
- b. Sebagai acuan dan bahan pertimbangan bagi penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan efektivitas.

2. Manfaat Praktis

- a. Dapat mengetahui bagaimana ke-efektifan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran non tunai.
- b. Sebagai bahan masukan apabila suatu saat ada yang membahas mengenai judul terkait dengan pembahasan judul ini.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu berperan sebagai pembanding dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu dan menjadi referensi penulis dalam melakukan penelitian ini. Adapun penelitian terdahulu yaitu :

1. Hanina (2021)

Judul penelitian “Efektivitas Penggunaan QRIS Pada Transaksi Penjualan Potato Life Di Roxy Jember”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1). Dalam praktik penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) pada transaksi penjualan Potato Life di Roxy Jember, langkah awalnya pembeli memberi tahu karyawan untuk melakukan pembayaran dengan non tunai. 2). Efektivitas penggunaan QRIS pada transaksi penjualan Potato Life di Roxy Jember dilakukan dengan memeriksa keberhasilan sistem informasi melalui 6 indikator yang meliputi: kualitas sistem, kualitas informasi, kualitas pelayanan, pengguna, kepuasan pengguna, dan keuntungan bersih. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, penulis menyimpulkan bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) terbukti efektif. Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah terletak pada fokus efektivitas penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS). Namun yang menjadi pembeda yaitu terletak pada objek yang diteliti pada

penelitian terdahulu mengenai transaksi pembayaran pada Potato Life sedangkan objek penelitian yang akan peneliti kaji mengenai pembayaran pada bus dan indikator teori yang digunakan juga berbeda.

2. Putri & Rahmanto (2024)

Judul penelitian “Analisis Efektivitas Penggunaan Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) sebagai Alat Pembayaran Non Tunai pada Bank Syariah Indonesia KCP Godean 2”. Hasil penelitian menjelaskan bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran non tunai telah berjalan secara efektif, dan hal ini telah terbukti melalui pencapaian tiga aspek efektivitas yang meliputi pendekatan sumber, pendekatan proses, dan pendekatan sasaran. Pada sisi kinerja Bank Syariah dalam menerapkan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*, terlihat pencapaian dua dari tiga pendekatan, yaitu pendekatan sumber dan pendekatan proses. Namun, ada satu ukuran efektivitas lain yang belum terpenuhi, yaitu pendekatan sasaran. Penyebab dari ketidakberhasilan BSI KCP Godean 2 dalam mencapai hasil tersebut adalah kurangnya ketersediaan SDM. Walaupun demikian, tanggapan nasabah terhadap kualitas pelayanan telah dinilai cukup dan memuaskan. Terdapat persamaan dengan penelitian sekarang yaitu pada penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran. Namun perbedaannya terletak pada indikator yang digunakan dimana pada penelitian terdahulu ini menggunakan indikator yang dikemukakan oleh Martin dan Lubis (1987), sedangkan pada penelitian

yang akan dilakukan peneliti menggunakan indikator efektivitas yang dikemukakan oleh Budiani. Perbedaan lainnya terletak pada objek yang diteliti.

3. Lesmana & Widiyarta (2022)

Judul penelitian “Efektivitas Quick Response Code Indonesian Standard Sebagai Metode Pembayaran Nontunai Suroboyo Bus”. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, Badan Layanan Umum Daerah telah melakukan peningkatan fleksibilitas dalam mengelola keuangan Suroboyo Bus, yang memungkinkan penerapan metode pembayaran non tunai melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS). Kesimpulan dari kajian ini menyatakan bahwa pemanfaatan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) dalam hal ini telah terbukti efektif. Terdapat persamaan dalam penelitian ini yaitu pada penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran non tunai pada bus. Tetapi yang menjadi pembeda dari penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah pada lokasi penelitiannya, yang mana pada penelitian ini dilakukan di Kota Makassar yang tentu memiliki karakteristik yang berbeda dengan penelitian terdahulu.

4. Febriani, Razak, & Malik (2022)

Judul penelitian “Efektivitas Pengawasan Balai Besar Pengawas Obat dan Makanan (BBPOM) Dalam Peredaran Kosmetik Berbahaya di Kota Makassar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Balai Besar POM terhadap peredaran kosmetik berbahaya di

Kota Makassar terbukti cukup efektif. Keberhasilan ini dapat dilihat dari beberapa indikator yang digunakan, seperti pencapaian tujuan yang sesuai dengan rencana, integrasi melalui sosialisasi dan pelatihan yang diberikan oleh BPOM, serta kemampuan untuk beradaptasi dengan perkembangan zaman. Terdapat persamaan pada penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan yaitu pada variable yang digunakan yaitu efektivitas. Namun terdapat juga perbedaan yaitu pada objek yang akan diteliti, dimana penelitian terdahulu akan mengkaji mengenai efektivitas BBPOM dalam peredaran kosmetik berbahaya sedangkan penelitian yang dilakukan mengkaji mengenai efektivitas pembayaran nontunai dengan metode *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*.

B. Teori Dan Konsep

1. Konsep Efektivitas

a. Pengertian Efektivitas

Menurut KBBI efektif mengandung makna sebagai pengaruh, hasil, atau akibat, sedangkan efektivitas merujuk pada keaktifan, daya guna, dan adanya kesesuaian dalam suatu kegiatan antara seseorang dengan tujuan yang ingin dicapai. Istilah efektif berasal dari Bahasa Inggris "*effective*", yang berarti berhasil atau dilakukan dengan baik. Sementara itu "efektivitas" mengacu pada keberhasilan atau tepat guna. Efektif adalah kata dasar sementara kata sifatnya adalah efektivitas.

Efektivitas berasal dari istilah "efektif" yang mengandung makna berhasilnya pencapaian tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas selalu berkaitan dengan perbandingan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang

sesungguhnya dicapai. Dengan kata lain, efektivitas menunjukkan sejauh mana pencapaian hasil sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Menurut Hidayat dalam (Setiawan & Maghfirah, 2021), efektivitas adalah suatu ukuran yang menggambarkan sejauh mana target (kuantitas, kualitas, dan waktu) telah tercapai. Semakin tinggi presentase target yang berhasil dicapai, maka semakin tinggi pula tingkat efektivitasnya.

Efektivitas berarti memanfaatkan sumber daya, sarana, dan prasarana dalam jumlah tertentu yang telah ditetapkan sebelumnya secara sadar untuk menghasilkan sejumlah barang atau jasa dari kegiatan yang dilaksanakan. Keberhasilan dalam mencapai sasaran yang telah ditentukan adalah indikator efektivitas. Semakin mendekati sasaran, maka efektivitasnya semakin tinggi.

Efektivitas merupakan pencapaian dari hasil suatu tindakan yang telah dilaksanakan (Mansur, 2021). Efektivitas menjadi unsur kunci dalam mencapai tujuan atau sasaran yang telah ditetapkan dalam setiap organisasi, kegiatan, atau program. Efektivitas selalu berorientasi kepada *output* (hasil atau tujuan). Dapat disebut berhasil apabila tujuan atau sasaran tercapai sesuai yang telah ditentukan. Efektivitas mencerminkan sejauh mana *output* yang dihasilkan mampu memenuhi sasaran dan tujuan manajemen, di mana pengukuran efektivitas sering digunakan untuk menggambarkan sejauh mana rencana telah terealisasi dengan sesuai.

Berdasarkan pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya efektivitas merujuk kepada sejauh mana pencapaian tujuan atau sasaran organisasi sesuai dengan yang telah ditetapkan. Jadi dapat diartikan bahwa apabila suatu tugas

atau program dapat diselesaikan dengan baik sesuai perencanaan, maka dapat dianggap efektif.

b. Pengukuran Efektivitas

Mengukur efektivitas bukanlah hal simpel, karena efektivitas bisa dikaji dari berbagai perspektif dan tergantung pada siapa yang menilai. Tingkat efektivitas juga bisa diukur dengan membandingkan rencana awal dengan hasil yang sesungguhnya. Namun, jika upaya atau hasil kerja tidak tepat sehingga mengakibatkan tidak tercapainya tujuan yang diinginkan, maka itu dianggap tidak efektif (Indrayani, 2014). Adapun kriteria atau ukuran mengenai pencapaian tujuan efektif atau tidak, sebagaimana dikemukakan oleh Campbell dalam (Bastaman, Nawawi, & Taharudin, 2020) :

1) Keberhasilan Program

Keefektifan program dapat terwujud melalui pelaksanaan operasional yang sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

2) Keberhasilan sasaran

Efektivitas bisa dinilai berdasarkan pencapaian tujuan dengan fokus pada hasil yang dihasilkan, artinya seberapa baik hasil dari kebijakan dan prosedur organisasi dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

3) Kepuasan terhadap program

Kepuasan merupakan ukuran suksesnya program dalam memenuhi kebutuhan pengguna.

4) Pencapaian tujuan secara menyeluruh

Pencapaian tujuan secara menyeluruh dinilai dari sejauh mana target kualitas, kuantitas, dan waktu telah tercapai oleh organisasi.

Berdasarkan ukuran efektivitas yang telah dijelaskan diatas, hal ini dapat diwujudkan melalui kemampuan operasional dalam menjalankan program-program kerja sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Sedangkan Budiani (2007) menyatakan bahwa untuk mengukur efektifitas program dapat dilakukan dengan menggunakan variabel berikut :

1) Ketepatan sasaran program

Terkait sejauh mana peserta program mencapai sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya.

2) Sosialisasi program

Terkait kemampuan penyelenggara program dalam melakukan sosialisasi agar informasi mengenai pelaksanaan program bisa sampai kepada masyarakat umum dan sasaran program pada khususnya.

3) Tujuan program

Terkait sejauh mana hasil pelaksanaan program sesuai dengan tujuan program yang telah ditetapkan sebelumnya.

4) Pemantauan program

Terkait kegiatan yang dilakukan setelah program dilaksanakan sebagai bentuk perhatian kepada peserta program.

Untuk mengukur penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran pada Bus Trans Mamminasata pandangan

Budiani mengenai pengukuran efektifitas program dianggap sesuai untuk digunakan pada penelitian ini. Dalam pengukurannya menggunakan empat indikator yaitu ketepatan sasaran program, sosialisasi program, tujuan program, dan pemantauan program.

c. Pendekatan Efektivitas

Pendekatan efektifitas digunakan untuk mengukur sejauh mana program itu efektif. Menurut Hari Lubis dan Martani Huseini dalam (Bastaman et al., 2020), terdapat tiga pendekatan utama dalam mengukur efektifitas program yaitu:

1) Pendekatan sumber (*resource approach*)

Mengukur efektifitas berdasarkan *input*. Pendekatan ini menitikberatkan pada kemampuan organisasi dalam memperoleh sumber daya, baik fisik maupun non fisik, yang sesuai dengan kebutuhan program. Pendekatan ini berdasarkan teori keterbukaan sistem organisasi terhadap lingkungan, di mana sumber daya diambil dari lingkungan sebagai *input* dan *output* yang dihasilkan kembali ke lingkungan. Sumber daya dari lingkungan seringkali langka dan memiliki nilai tinggi.

2) Pendekatan proses (*process approach*)

Mengevaluasi efektifitas pelaksanaan program dari seluruh proses internal atau mekanisme organisasi. Pendekatan ini menganggap efektifitas sebagai efisiensi dan kondisi kesehatan internal lembaga. Pada lembaga yang efektif, proses internal berjalan lancar dimana kegiatan bagian-bagian yang ada berjalan secara terkoordinasi. Pendekatan ini tidak mempertimbangkan lingkungan, melainkan fokus pada aktivitas yang dilakukan terhadap

sumber daya lembaga, yang mencerminkan tingkat efisiensi dan kesehatan organisasi.

3) Pendekatan sasaran (*goals approach*)

Memusatkan pada hasil (*output*), mengukur keberhasilan organisasi dalam mencapai hasil sesuai rencana. Pendekatan ini menilai sejauh mana organisasi berhasil mencapai tujuan yang ditetapkan. Sasaran yang signifikan dalam pengukuran efektivitas dengan pendekatan ini adalah sasaran yang realistis untuk memberikan hasil maksimal.

Pendekatan ini berusaha menialin sejauh mana suksesnya sebuah organisasi atau lembaga dalam mencapai sasaran yang telah ditetapkan. Faktor waktu dalam pelaksanaan juga senantiasa menjadi perhatian dalam konsep efektivitas. Oleh karena itu, unsur waktu pelaksanaan dan pencapaian tujuan dalam jangka waktu yang sesuai akan memperkuat efektivitas suatu program.

2. Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)

a. Pengertian *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS)

Quick Response Code Indonesian Standard atau QRIS merupakan standar kode QR yang digunakan untuk pembayaran di Indonesia, yang dikembangkan oleh Bank Indonesia dan Asosiasi Sistem Pembayaran Indonesia (ASPI) untuk memfasilitasi proses pembayaran (Srikaningsih, 2020). Semua penyedia layanan pembayaran berbasis kode QR diwajibkan untuk mengikuti *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sesuai ketentuan yang diatur dalam Peraturan Anggota

Dewan Gubernur (PADG) No. 21/18/2019, tentang *Implementasi Standard Internasional* untuk pelaksanaan pembayaran (Mayanti, 2020).

Quick Response Code Indonesian Standard atau QRIS merupakan upaya standarisasi dari Bank Indonesia dalam menggunakan metode kode QR untuk pembayaran. Tujuannya adalah untuk menyederhanakan, mempercepat, dan menjaga keamanan dalam proses transaksi menggunakan kode QR (Tarman, Septiana, Arisinta, & Mariatun, 2023).

Bank Indonesia mengusung konsep “UNGGUL” melalui implementasi Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) ini. Konsep “UNGGUL” dalam hal ini memiliki arti sebagai berikut:

1) Universal

Mengindikasikan bahwa *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) dapat digunakan oleh berbagai kalangan masyarakat, baik di dalam maupun di luar negeri.

2) Gampang

Artinya dimana transaksi dapat dilakukan dengan mudah dan keamanan dalam satu perangkat.

3) Untung

Karena *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sangat efisien dengan penggunaan satu kode QR yang berlaku untuk semua aplikasi.

4) Langsung

Menunjukkan kemampuan sistem pembayaran untuk dilakukan dengan cepat dan seketika.

b. Kelebihan dan Kekurangan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*

Berikut adalah keunggulan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran (Seputri & Yafiz, 2022) :

- 1) Dapat digunakan oleh semua kalangan
Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) dapat digunakan oleh berbagai lapisan masyarakat Indonesia, tanpa terkecuali. Semua orang dapat menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* untuk pembayaran digital, selama penjual menyediakan fasilitasnya.
- 2) Memudahkan transaksi
Penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* membuat proses pembayaran menjadi lebih mudah. Tidak ada masalah seperti uang fisik yang rusak, kekurangan kembalian, atau uang yang tercecer, karena *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* menghindari masalah-masalah tersebut. Cukup dengan membuka aplikasi dompet digital, melakukan pemindahan kode QR, dan memasukkan jumlah uang, transaksi dapat dilakukan dengan lancar.
- 3) Efisiensi dalam system pembayaran
Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) memungkinkan satu kode QR digunakan di berbagai aplikasi dompet digital atau layanan perbankan berbasis mobile. Ini mengakibatkan dana transaksi langsung

masuk ke rekening penjual, dan menghindari potensi manipulasi atau kecurangan yang dapat merugikan satu pihak.

4) Transaksi cepat

Penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) dengan melakukan pemindahan sebelum pembayaran membuat proses transaksi menjadi cepat.

Namun, *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) juga memiliki beberapa kekurangan yaitu :

1) Batasan nominal transaksi

Dalam menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) untuk transaksi, ada batasan nominal yang telah ditetapkan per transaksi, yakni hingga dua juta rupiah. Ini berarti transaksi di atas jumlah tersebut memerlukan alternatif seperti kartu kredit atau transfer melalui bank.

2) Harus terdapat perangkat dan internet yang mendukung

Pengguna *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran memerlukan e-wallet. Ini berarti untuk menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS), seseorang harus memiliki perangkat yang terhubung ke e-wallet dan internet agar dapat melakukan transaksi. Sementara tidak semua warga negara Indonesia memiliki akses terhadap perangkat yang menunjang dan internet.

3. Bus Trans Mamminasata

Bus Trans Mamminasata adalah sistem angkutan cepat bus (Bus Rapid Transit) di Indonesia yang beroperasi di berbagai kota sebagai layanan dengan konsep pembelian layanan. Layanan ini diluncurkan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dalam rangka memaksimalkan pengembangan BRT dari program yang sebelumnya telah diluncurkan di berbagai kota pada tahun 2017, namun progresnya masih belum baik. Layanan ini menggunakan armada bus medium berkapasitas 40 sampai 60 penumpang dengan 20 sampai 30 tempat duduk dan memiliki tempat duduk prioritas. Pintu yang dapat diakses adalah pintu lantai rendah dengan pintu tengah menggunakan lantai tinggi. Dengan 2 koridor dengan beberapa titik pemberhentian.

Tabel 2.1 Titik Pemberhentian Teman Bus

Koridor	Titik Pemberhentian	
Panakuk kang Square – Pelabuhan Galesong	<ul style="list-style-type: none"> • Panakuk kang Square • BCA • Grand Maleo Hotel • Buguri Pelita Makassar • Galaxy Accessories • Masjid Haji Muhammad Ali • Hotel Gunung Mas • Osaka (Top Murah) • Alfamart Jl. Rusa • Bosowa School • Waroeng Steak And Shake • Hotel Melia • Kumala Group • Kantor BPS • Lego-Lego • R.S Siloam 	<ul style="list-style-type: none"> • Puskesmas Aeng Toa • R.S Galesong • Alfamart Poros Galesong Utara • Donat Kamar Galesong • Polsek Galesong Utara • UD. Ifah • Simpang Villa Saung Beba • Simpang PPI Beba • Simpang Empat Campaga • SPBU Kalongkong • Zam-Zam Residence

Koridor	Titik Pemberhentian	
	<ul style="list-style-type: none"> • Celebes Convention Center 1 • Hotel Gammara • TransStudio Mall 1 • Simpang GTC • Mall GTC • Kuliner Tanjung Bunga • Simpang Politeknik Pariwisata Makassar • Alfamidi Metro Tanjung Bunga Blok H • Amarylis Residence • Green River View • Stadion Barombong • Klinik Multi Sehat • Ville Park 	<ul style="list-style-type: none"> • Kampoeng Gale Café • Tailor Linda (Poros Galesong Utara) • Lapangan H. Larigu • Puskesmas Galesong • Indomaret Poros Galesong Boddia • Masjid Nurul Mubarak • SMK Negeri 1 Takalar • Pelabuhan Galesong
Mall Panakukkang – Bandara Sultan Hasanuddin	<ul style="list-style-type: none"> • Mall Panakukkang • Carefour Transmarket • Pasar Panakukkang • RSHermina • Batua Raya 176 (Air Minum Elim) • Apotek Berkah Anugrah • Indomaret Batua 7 • SMA Negeri 5 Makassar • Balai Latihan Kerja Makassar • Taman Makam Pahlawan • Asrama Polisi Panaikang • Perum Bulog • GPIB Mangngmaseang • Mall Makassar Town Square • UIM 	<ul style="list-style-type: none"> • Gudang 6 • Pergudangan Parangloe • MAKASSAR TENE 1 • Simpang Tallasa City • HINO • Gudang 99 • Bira • Jalan Cabang Al Syafaat Sutami • Simpang Salodong Sutami • Simpang Bontomanai Sutami • Gudang 45 • McDonalds Summarecon Mutiara • Simpang Caddika Sutami

Koridor	Titik Pemberhentian	
	<ul style="list-style-type: none"> • Universitas Dipa Makassar • Padaidi Medical Center • Dinas Pendidikan • UNHAS Pintu II • Dinas Kesehatan Provinsi • RS Mata Makassar • PO Bus Borlindo Mandiri Jaya • Citraland Tallasa City 	<ul style="list-style-type: none"> • Pergudangan 88 Patene • Simpang Poros Patene Sutami • Pintu Masuk Bandara Sultan Hasanuddin • Terminal Bandara Keberangkatan

Sumber : Hasil Penelitian 2024

a. Penyelenggara Bus Trans Mamminasata

Bus Trans Mamminasata merupakan hasil kolaborasi dari tiga pihak, yaitu Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan, Dishubkominfo Sulawesi Selatan, dan Perum Damri perwakilan Makassar. Bentuk kerja sama dalam penyelenggaraan Bus Trans Mamminasata adalah sebagai berikut:

1) Pemerintah Provinsi dengan Dishubkominfo Sulawesi Selatan

Keterkaitan antara Pemerintah Provinsi dan Dishubkominfo memastikan pengawasan terhadap berbagai kegiatan, termasuk Bus Trans Mamminasata. Perkembangan dalam penyelenggaraan Bus Trans Mamminasata akan dilaporkan oleh Dishubkominfo kepada Pemerintah Provinsi untuk menjelaskan kemajuan program tersebut.

2) Dishubkominfo Sulawesi Selatan dengan Damri Makassar

Penyelenggaraan Bus Trans Mamminasata oleh Dishubkominfo dan Perum Damri melibatkan interaksi yang erat. Tanggung jawab operasional di

lapangan dilakukan oleh Damri, sementara Dishubkominfo bertindak sebagai fasilitator dalam program bus Trans Mamminasata. Kedua pihak terus berinteraksi guna mencapai tujuan program transportasi massal tersebut.

3) Pemerintah Provinsi dengan Perum Damri Makassar

Dalam mengawasi pelaksanaan Bus Trans Mamminasata, Pemerintah Provinsi berperan sebagai pemantau. Oleh karena itu, Perum Damri sebagai operator penyelenggaraan Bus Trans Mamminasata tetap akan mendapat pemantauan dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan, guna memastikan kelancaran layanan yang diberikan.

b. Sistem Pembayaran

Dalam sistem pelayanan bantuan yang diterapkan oleh Trans Mamminasata, sistem penerimaan hasil dilakukan dengan perhitungan perkilometranya. Oleh karena itu, pengelola akan dibayar sesuai dengan jumlah perjalanan dalam bentuk mata uang rupiah perkilometer.

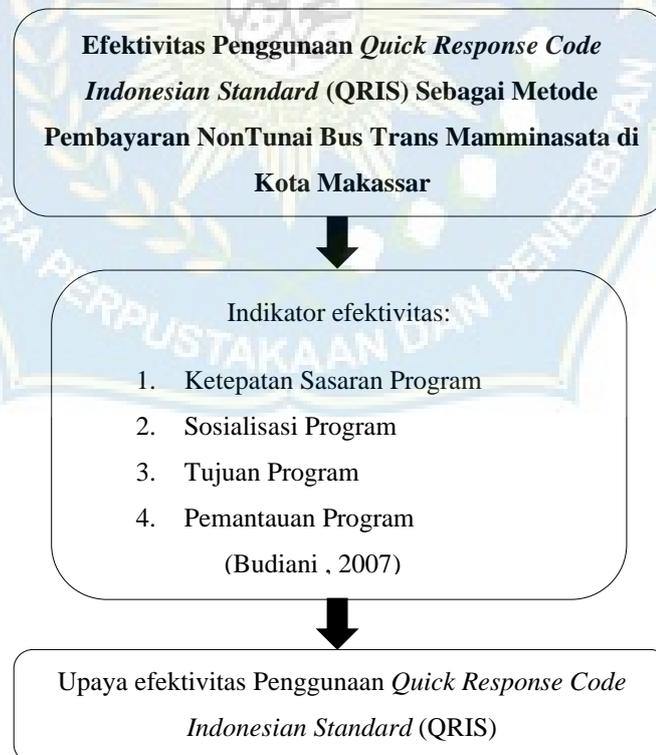
Trans Mamminasata menggunakan metode pembayaran berbasis uang elektronik, bekerja sama dengan penyedia layanan non tunai. Termasuk kartu-kartu seperti *TapCash* dari BNI, *Flazz* dari BCA, *e-money* dari Bank Mandiri, serta *Brizzi* dari BRI, serta pembayaran melalui metode *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS). Penumpang melakukan pembayaran atau mengisi saldo menggunakan prosedur yang tersedia di dalam bus menggunakan kartu non tunai. Tarifnya untuk masyarakat umum Rp 4.600 tapi ada juga tarif khusus untuk pelajar/mahasiswa, lansia, dan disabilitas hanya sebesar Rp.2.000



Gambar 2.1 *Tap On Bus*
Sumber : Hasil Penelitian 2024

C. Kerangka Pikir

Dalam mengukur efektivitas penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran non tunai, pada penelitian ini teori yang digunakan ialah model pengukuran efektivitas yang dikemukakan oleh Budiani (2007). Adapun kerangka pikir yang digunakan adalah sebagai berikut:



Gambar 2.2 Bagan Kerangka Pikir

D. Fokus Penelitian

Fokus penelitian digunakan sebagai dasar pengumpulan data agar tidak terjadi bias pada data yang dikumpulkan. Untuk menyeimbangkan pemahaman dan perspektif dari karya ilmiah ini, peneliti menjelaskan tujuan dan fokus penelitian untuk penulisan karya ilmiah ini. Tujuan dari penelitian ini merupakan penjelasan dari kerangka pikir. Fokus penelitian ini adalah untuk mengkaji efektivitas penerapan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran non tunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar. Dalam penelitian ini akan menganalisis sejauh mana *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) efektif dalam memfasilitasi transaksi non tunai di layanan Bus Trans Mamminasata, dengan menggunakan teori Budiani dimana terdapat 4 indikator yaitu ketepatan sasaran program, sosialisasi program, tujuan program dan pemantauan program.

E. Deskripsi Fokus

Berdasarkan fokus penelitian, maka dikemukakan deskripsi fokus penelitian yaitu sebagai berikut:

- 1) Ketepatan Sasaran Program

Dalam hal ini menggambarkan sejauh mana penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran non tunai pada Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar sesuai dengan sasaran yang sudah ditentukan oleh Kepala UPT Mamminasata Dishub Sulsel.

2) Sosialisasi Program

Kemampuan pengelola Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar dalam melakukan sosialisasi program, misalnya melakukan penyuluhan baik melalui media sosial atau melakukan promosi langsung di lokasi bus sehingga informasi mengenai pembayaran non tunai melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) dimana proses transaksi menjadi lebih mudah, cepat, dan terjaga keamanannya dapat tersampaikan pada masyarakat.

3) Pencapaian Tujuan Program

Hal ini mengacu pada bagaimana penumpang Bus Trans Mamminasata menerapkan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran non tunai.

4) Pemantauan Program

Hal ini melibatkan pengawasan yang dilakukan oleh pengelola Bus Trans Mamminasata sebagai bentuk perhatian kepada masyarakat, dimana pengelola Bus Trans Mamminasata memantau apakah penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran non tunai ini dapat digunakan dengan baik oleh semua kalangan masyarakat, sehingga dapat diketahui apakah program ini efektif untuk dijalankan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi

Waktu dan penelitian yang di butuhkan dalam penelitian ini kurang lebih selama 2 bulan lamanya, dimulai pada 04 Januari 2024 – 04 Maret 2024. Adapun lokasi penelitian bertempat di Kota Makassar. Kota Makassar dipilih menjadi lokasi penelitian, dikarenakan Bus Trans Mamminasata ini beroperasi hanya di Kota Makassar dengan fokus penelitian yaitu efektivitas penggunaan QRIS sebagai metode pembayaran non tunai pada Bus Trans Mamminasata.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan pada penelitian ini yaitu penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan yang berasal dari filsafat postpositivisme dan digunakan untuk penelitian yang berfokus kepada kondisi objek yang alamiah. Dalam hal ini, pemilihan tipe penelitian kualitatif disebabkan karena kemampuannya untuk memahami fenomena sosial secara mendalam dengan menggali data secara detail dan mendalam tanpa adanya prosedur. Pendekatan ini memungkinkan penulis untuk menilai sendiri pengaruh sosial dari subjek penelitian, tanpa harus di ukur.

Penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan sebuah metode penelitian yang menghasilkan data deskriptif dalam bentuk kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Penelitian ini menekankan pada latar dan individu secara holistic.

Deskriptif kualitatif digunakan untuk mengembangkan teori berdasarkan data yang diperoleh secara langsung dari lapangan atau tempat penelitian. Jenis penelitian ini memungkinkan peneliti untuk menggambarkan hasil yang ada secara objektif tanpa mencampuri hal yang dengan mudah diubah-ubah.

C. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan beberapa jenis dan sumber data, di antaranya :

1. Data primer

Sumber data primer adalah sumber data yang langsung memberikan informasi kepada pengumpul data. Sumber data primer ini didapatkan melalui hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis. Data primer ini akan memberikan wawasan yang mendalam mengenai ke-efektifan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai pembayaran nontunai pada Bus Trans Mamminasata.

2. Data sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan informasi kepada peneliti. Jenis sumber ini dapat berupa hasil pengolahan lebih lanjut dari data primer yang disajikan dalam bentuk lain atau berasal dari sumber yang berbeda (Sugiyono, 2012:225) dalam (Arif, Sukuryadi, & Fatimaturrahmi, 2019). Penelitian ini akan menggunakan data sekunder yang merujuk pada informasi yang telah ada sebelumnya, seperti dokumen, laporan, dan sumber data yang sudah dipublikasi.

D. Informan

Informan yang disebutkan dalam kegiatan penelitian ini adalah bagian dari pelayanan yaitu penggunaan Bus Trans Mamminasata atau yang terkait langsung dalam penelitian ini. Adapun informan/narasumber dalam penelitian ini terdiri dari:

Tabel 3.1 Informan Penelitian

No.	Nama	Inisial	Jabatan
1.	Agustina Widyawati, S.Sos	AW	KA. Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
2.	Amirullah	A	Pengawas Surveyor Indonesia
3.	Yudi	Y	Pramudi Bus Trans Mamminasata
4.	Nur Azizah	NA	Penumpang Bus Trans Mamminasata
5.	Dinda	D	Penumpang Bus Trans Mamminasata
6.	Mutmainnah	M	Penumpang Bus Trans Mamminasata
7.	Rahmat	R	Penumpang Bus Trans Mamminasata
8.	Hasriani	H	Penumpang Bus Trans Mamminasata

Sumber : Hasil penelitian 2024

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan teknik atau cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data. Penelitian ini akan menggunakan tiga teknik pengumpulan data yaitu :

1) Wawancara

Wawancara adalah suatu pertemuan antara dua orang yang bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat menghasilkan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan

data, baik untuk studi pendahuluan guna menentukan permasalahan yang akan diteliti, maupun untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai hal-hal dari responden.

2) Observasi

Observasi atau pengamatan adalah aktivitas yang melibatkan fokus perhatian terhadap suatu objek menggunakan seluruh indera. Metode pengumpulan data ini mencakup penggunaan semua indera untuk memperhatikan objek penelitian secara rinci dan mencatat informasinya secara detail.

3) Dokumentasi

Dokumentasi adalah catatan peristiwa yang sudah berlalu. Bentuknya bisa berupa tulisan, gambar, atau karya monumental dari seseorang. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan selama dan setelah pengumpulan data. Ketika wawancara berlangsung, peneliti sudah menganalisis jawaban informan. jika jawaban tersebut belum memuaskan setelah dianalisis, peneliti akan melanjutkan pertanyaan hingga mencapai tahap di mana data yang diperoleh menjadi kredibel (Saleh, 2017). Dalam proses analisis data kualitatif, terdapat tiga langkah yang harus dilakukan, yaitu :

1) Reduksi data

Mereduksi data dalam hal ini berarti menggambarkan inti dari informasi,. Menurut Miles & Huberman, reduksi data memiliki tujuan untuk menyempurnakan analisis, dan menghilangkan hal-hal yang tidak relevan, serta mengatur data agar mempermudah peneliti dalam merumuskan kesimpulan.

2) Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data dapat disajikan dalam bentuk tulisan atau kata-kata, gambar, grafik, dan tabel. Menurut Miles & Huberman (2014), cara yang paling umum digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan menggunakan teks naratif.

3) Penarikan Kesimpulan (*Conclusion/Verifying*)

Setelah data terkumpul dengan cukup memadai, kesimpulan sementara dapat diambil. Setelah seluruh data terkumpul, kesimpulan akhir dapat dirumuskan.

G. Teknik Pengabsahan Data

Dalam penelitian kualitatif, pengabsahan data menjadi faktor yang sangat signifikan. Hal ini dikarenakan tanpa pengabsahan data yang dikumpulkan dari lapangan, hasil penelitian sulit untuk dipertanggungjawabkan oleh peneliti. Dalam konteks pengabsahan data, peneliti mengadopsi pendekatan triangulasi, yaitu :

1) Triangulasi Teknik

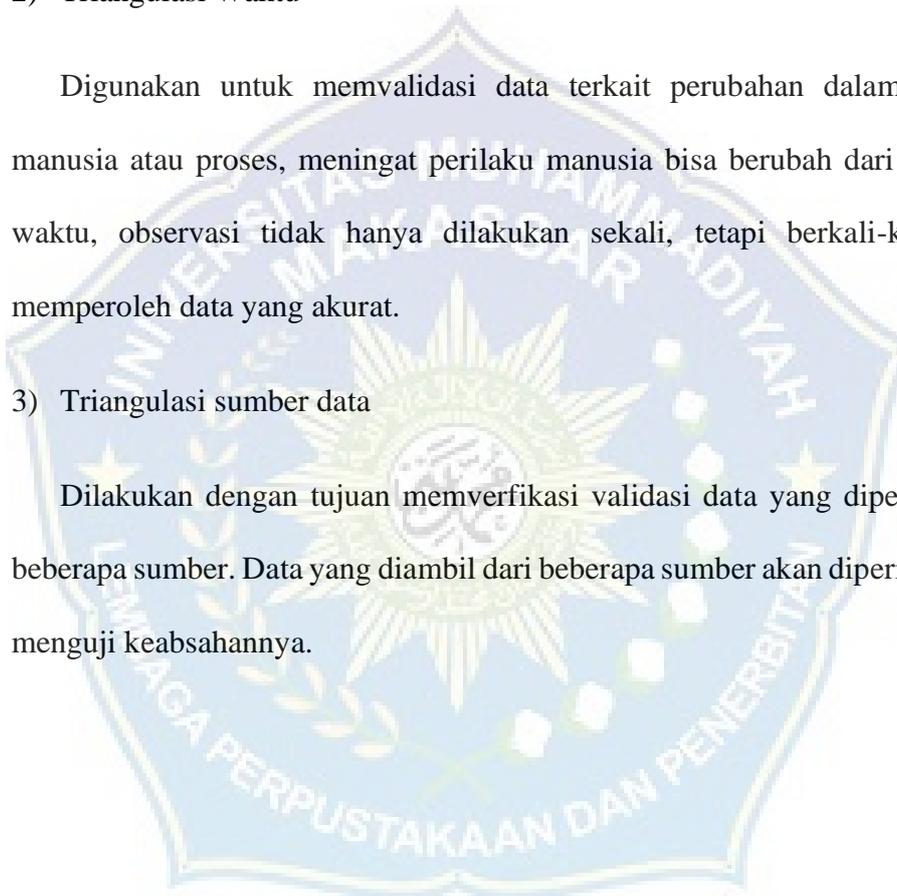
Triangulasi teknik melibatkan pemeriksaan data dari sumber yang sama menggunakan berbagai metode yang berbeda. Sebagai contoh, data yang diambil dari wawancara akan diverifikasi melalui observasi dan dokumentasi.

2) Triangulasi Waktu

Digunakan untuk memvalidasi data terkait perubahan dalam perilaku manusia atau proses, mengingat perilaku manusia bisa berubah dari waktu ke waktu, observasi tidak hanya dilakukan sekali, tetapi berkali-kali, guna memperoleh data yang akurat.

3) Triangulasi sumber data

Dilakukan dengan tujuan memverifikasi validasi data yang diperoleh dari beberapa sumber. Data yang diambil dari beberapa sumber akan diperiksa untuk menguji keabsahannya.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Makassar

a. Keadaan Geografis Kota Makassar

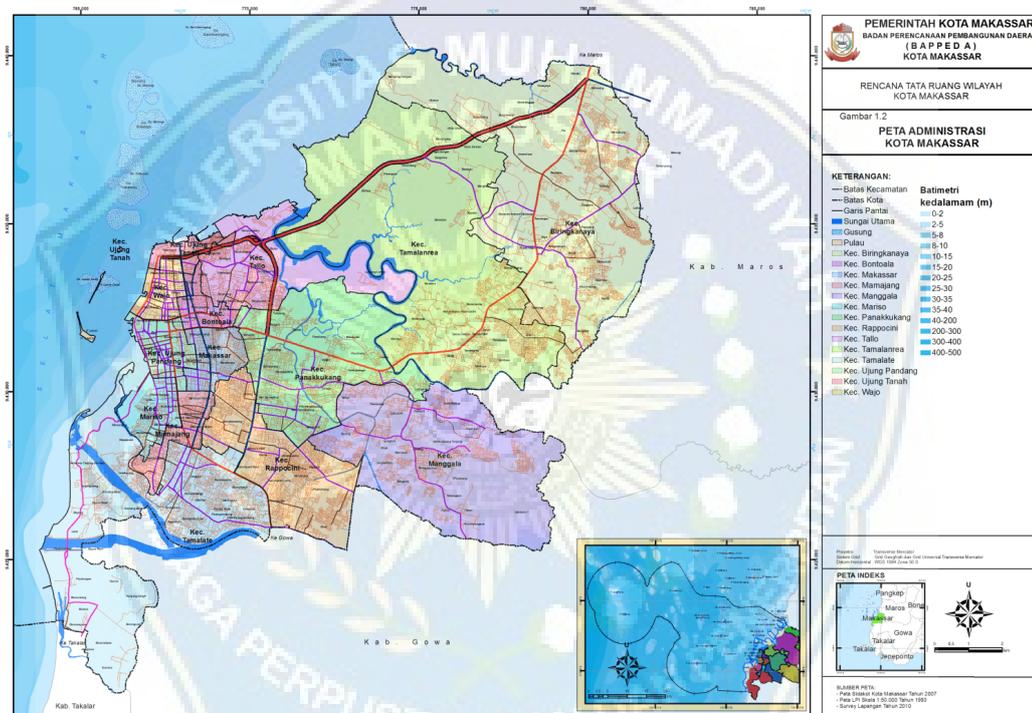
Makassar merupakan salah satu Kota Metropolitan di Indonesia dan sekaligus sebagai Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan dengan luas wilayah administrasi 175, 77 km², berlokasi di bagian selatan Pulau Sulawesi, yang sebelumnya dikenal sebagai Ujung Pandang. Secara geografis Kota ini terletak di antara 119°24'17'38" Bujur Timur dan 5°8'6'19" Lintang Selatan. Adapun batas-batas wilayah administratif Kota Makassar dapat dilihat sebagai berikut:

- A. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Maros
- B. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa
- C. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros
- D. Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar

Makassar adalah kota terbesar ke-empat di Indonesia dan menjadi yang terbesar di Kawasan Timur Indonesia (KTI). Sebagai pusat layanan di wilayah tersebut, Kota Makassar berperan sebagai pusat perdagangan, pusat industri, pusat kegiatan pemerintahan, pusat transportasi darat, laut, dan udara serta pusat pelayanan Pendidikan dan Kesehatan.

Kota Makassar memiliki lokasi yang strategis karena berada di simpang jalur lalu lintas dari arah selatan dan utara di Provinsi Sulawesi Selatan, serta

menghubungkan wilayah Kawasan Barat ke Timur Indonesia, dan dari Utara ke Selatan Indonesia. Kota Makassar terletak dekat dengan pantai yang melintasi koridor barat dan utara. Keberadaan sungai-sungai di dalamnya membuat Makassar dikenal sebagai “*Waterfront City*”. Adapun sungai yang mengalir di Kota Makassar meliputi Sungai Tallo, Sungai Jenebereng, dan Sungai Pampang. Semuanya bermuara ke dalam Kota.



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makassar

Pembagian wilayah administratif Kota Makassar terdiri dari 15 Kecamatan yaitu Kecamatan Mariso, Kecamatan Mamajang, Kecamatan Rappocini, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Ujung Pandang, Kecamatan Makassar, Kecamatan Bontoala, Kecamatan Wajo, Kecamatan Tallo, Kecamatan Ujung Tanah, Kepulauan Sangkarang, Kecamatan Manggala, Kecamatan Panakukkang, Kecamatan Tamalanrea, dan Kecamatan Biringkanaya. Dibagi menjadi 143

Desa/Kelurahan, 971 RW dan 4.789 RT. Pembagian administratif wilayah Kota Makassar beserta luasnya dapat dirinci pada Tabel 4.1 berikut :

Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar

No	Kecamatan	Luas (km ²)	Presentase Terhadap Luas Kota Makassar
1.	Mariso	1,82	1,04
2.	Mamajang	2,25	1,28
3.	Tamalate	20,21	11,50
4.	Rappocini	9,23	5,25
5.	Makassar	2,52	1,43
6.	Ujung Pandang	2,63	1,50
7.	Wajo	1,99	1,13
8.	Bontoala	2,10	1,19
9.	Ujung Tanah	4,40	2,50
10.	Kepulauan Sangkarang	1,54	0,88
11.	Tallo	5,83	3,32
12.	Panakukkang	17,05	9,70
13.	Biringkanaya	48,22	27,43
14.	Tamalanrea	31,84	18,12
15.	Manggala	24,14	13,73
Total		175,77	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik Makassar dalam angka 2023

Menurut data dalam tabel di atas, Kecamatan Biringkanaya adalah Kecamatan terluas di Kota Makassar, yakni mencapai 48,22 Km² atau 27,43% dari luas total kota makassar. Sebaliknya, Kepulauan Sangkarang termasuk Kecamatan dengan luas wilayah terendah, yakni 1,54 Km² atau 0,88% dari keseluruhan luas Kota Makassar.

b. Kondisi Topografi Kota Makassar

Topografi Kota Makassar ditandai oleh tanah yang relatif datar dengan kemiringan lahan 0-2, bergelombang dengan kemiringan lahan 3-15, dan berbukit berada pada ketinggian 0-25 meter di atas permukaan laut, dari kondisi ini mengakibatkan Kota Makassar sering mengalami genangan air pada musim hujan, terutama ketika hujan bersamaan dengan pasang air laut. Tingkat kemiringan lereng berkisar antara 0-15%. Kondisi ini memberikan potensi bagi Kota Makassar untuk mengembangkan permukiman, perdagangan, jasa, industri, rekreasi, Pelabuhan laut, dan fasilitas penunjang lainnya.

Secara keseluruhan topografi Kota Makassar dapat dibagi menjadi dua bagian :

1. Bagian barat hingga utara memiliki ketinggian relatif rendah dan berdekatan dengan pesisir pantai.
2. Bagian timur menunjukkan topografi yang berbukit, seperti yang terlihat di Kelurahan Antang, Kecamatan Panakukang.

Perkembangan fisik Kota Makassar mengalami kecenderungan mengarah ke bagian Timur Kota, yang termanifestasi dengan aktifnya pembangunan perumahan di Kecamatan Biringkanaya, Tamalanrea, Manggala, Panakukang, dan Rappocini.

c. Kondisi Penduduk Kota Makassar

1) Jumlah penduduk

Kota Makassar, dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan beragam sehingga menjadikannya pusat pergerakan Kawasan Timur Indonesia (KTI). Pada tahun 2022, diperkirakan jumlah penduduk Kota Makassar mencapai 1.432.189 jiwa. Terdiri atas 713.362 penduduk berjenis kelamin laki-laki dan 718.827 penduduk berjenis kelamin perempuan. Untuk lebih jelasnya sapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 4.2 Perkembangan Jumlah Penduduk Kota Makassar

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)		
		2020	2021	2022
1.	Mariso	57.426	57.594	57.795
2.	Mamajang	56.094	56.056	56.094
3.	Tamalate	180.824	181.533	182.348
4.	Rappocini	144.587	144.619	144.733
5.	Makassar	82.067	82.142	82.265
6.	Ujung Pandang	24.526	24.526	24.541
7.	Wajo	29.972	30.033	30.110
8.	Bontoala	54.996	55.102	55.239
9.	Ujung Tanah	35.789	35.947	36.127
10.	Kepulauan Sangkarang	14.125	14.187	14.258
11.	Tallo	144.977	145.400	145.908
12.	Panakukkang	139.590	139.635	139.759
13.	Biringkanaya	209.048	210.076	211.228
14.	Tamalanrea	103.177	103.220	103.322
15.	Manggala	146.724	146.549	148.462
Total		1.423.877	1.427.619	1.432.189

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar 2020-2022

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa seperti terlihat pada tabel 4.1, sebaran penduduk terpadat di Kota Makassar adalah Kecamatan Biringkanaya yaitu sebanyak 211. 228 jiwa pada tahun 2022, sementara itu Kepulauan Sangkarang dengan jumlah penduduk terendah sebanyak 14.258 jiwa pada tahun 2022.

2) Kepadatan Penduduk

Pertumbuhan penduduk di Kota Makassar terus meningkat setiap tahunnya. Urbanisasi penduduk yang bermaksud untuk pendidikan dan mencari pekerjaan menjadi faktor utama yang menyebabkan peningkatan kepadatan di Kota ini. Kepadatan penduduk di Kota Makassar pada tahun 2022, dapat dilihat pada tabel 4.3 dibawah ini :

Tabel 4.3 Tingkat Kepadatan Penduduk di Kota Makassar

No	Kecamatan	Luas (km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk
1.	Mariso	1,82	57.795	31. 755
2.	Mamajang	2,25	56. 094	24.931
3.	Tamalate	20,21	182. 348	9. 023
4.	Rappocini	9,23	144. 733	15. 681
5.	Makassar	2,52	82. 265	32. 645
6.	Ujung Pandang	2,63	24. 541	9. 331
7.	Wajo	1,99	30. 110	15. 131
8.	Bontoala	2,10	55. 239	26. 304
9.	Ujung Tanah	4,40	36. 127	8.211
10.	Kepulauan Sangkarang	1,54	14. 258	9. 258
11.	Tallo	5,83	145. 908	25. 027
12.	Panakuk kang	17,05	139. 759	8. 197
13.	Biringkanaya	48,22	211. 228	4. 381
14.	Tamalanrea	31,84	103. 322	3. 245
15.	Manggala	24,14	148. 462	6. 150
Total		175,77	1. 432. 189	8. 148

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar 2020-2022

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa Kecamatan Makassar memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tinggi sebesar 32,6 jiwa/km² dengan jumlah penduduk 82. 265 jiwa. Sedangkan kepadatan penduduk terendah adalah Kecamatan Tamalanrea sebesar 3,2 jiwa/km² dengan jumlah penduduk sebesar 103. 322 jiwa.

d. Moda Transportasi di Kota Makassar

Sebagai destinasi wisata di Sulawesi Selatan, Kota Makassar menawarkan beragam daya Tarik, seperti potensi keindahan bahari, ragam kuliner tradisional, dan kekayaan budaya etniknya. Kita dapat mengunjungi dan berkeliling Kota Makassar dengan menggunakan berbagai macam moda transportasi, seperti :

1. Pete-Pete

Pete-Pete adalah sebutan untuk angkutan umum di Kota Makassar. Menurut data Dinas Perhubungan Kota Makassar tahun 2022, terdapat 2.000 unit pete-pete yang tercatat secara aktual dilapangan dalam wilayah Kota Makassar, yang rutin beroperasi melayani sejumlah trayek dalam kota setiap harinya. Namun, semakin lama jumlah pete-pete yang beroperasi semakin menurun diakibatkan menjamurnya transportasi online.

2. Trans Mamminasata

Transportasi umum yang paling diminati di Makassar adalah Trans Mamminasata atau biasa disebut dengan “Teman Bus”. Sejak tahun 2021, telah terdapat sekitar 81 unit bus yang beroperasi di 4 Koridor

dengan rute yang berbeda. Namun pada tanggal 1 Januari 2024, sebanyak 34 armada teman bus yang beroperasi di koridor 3 dan 4 berhenti beroperasi lantaran subsidi dicabut oleh Kemenhub. Ke-34 armada teman bus tersebut dipulangkan ke pangkalannya di Cibitung, Bekasi, Jawa Barat.

3. Becak

Pemerintah Kota Makassar menjadikan becak menjadi sarana transportasi wisata. Meskipun tradisional, kini becak jarang ditemukan di pusat kota, tetapi lebih sering dijumpai disekitar destinasi wisata dan hiburan seperti Pantai Losari dan sekitarnya. Becak ini ideal untuk perjalanan singkat, memungkinkan pengguna menikmati suasana sekitar secara perlahan. Tarifnya tergantung jarak yang ditempuh, namun kita dapat menegosiasikan dulu tarif dengan pengayuhnya.

4. Bentor

Bentor adalah singkatan dari becak motor, dapat dianggap sebagai perkembangan dari konsep becak. Perubahan utamanya terletak pada penggunaan mesin sepeda motor sebagai penggerak, menggantikan sistem pengayuhan. Hanya bagian depan yang mempertahankan ciri khas becak sebagai tempat duduk penumpang. Dengan kecepatan yang meningkat, bentor secara bertahap menggantikan peran becak. kendaraan ini cocok untuk perjalanan singkat dan Pemerintah Kota Makassar melarangnya beroperasi di jalan-jalan utama atau protokol.

5. Taksi

Di Makassar, terdapat beragam opsi layanan taksi. Cukup menghubungi pusat layanan, supir akan segera datang menjemput dan mengantarkan ke tempat yang diinginkan. Taksi ini ideal bagi penumpang yang mencari transportasi yang praktis dan nyaman. Tanpa terikat pada trayek atau koridor tertentu. Tarifnya lebih cocok untuk kelas ekonomi menengah keatas.

6. Ojek

Ojek umumnya berada dipangkalan yang dekat dengan pemukiman, tetapi saat ini layanan ojek online semakin populer. Anda bisa memesan melalui ponsel dan ongkosnya biasanya tergantung pada jarak tempuh.

Ojek online kini menjadi sarana mobilitas yang sangat diandalkan di Kota Makassar.

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

a. Tugas Pokok

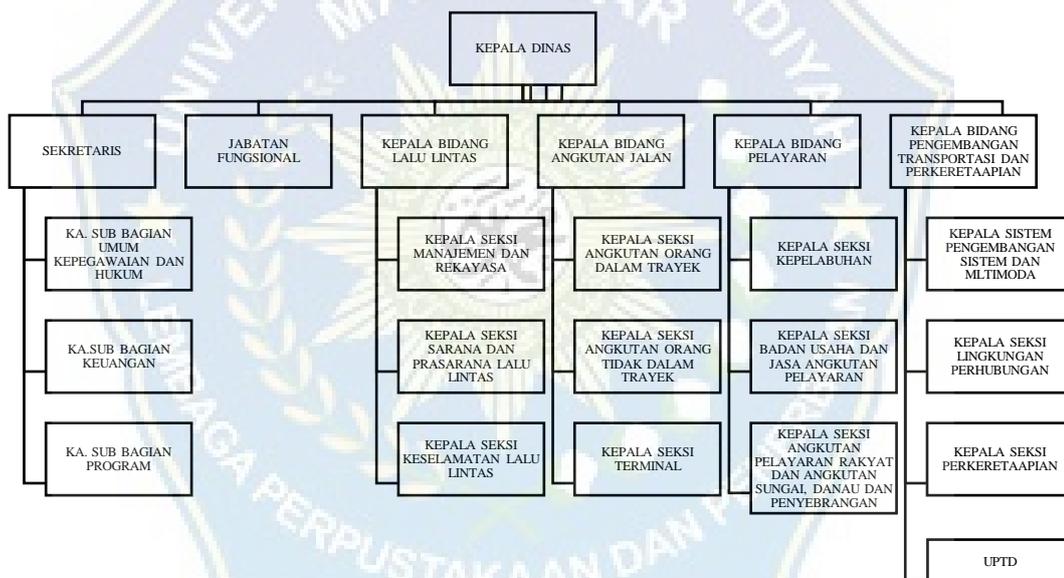
Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan memiliki tanggung jawab utama dalam mengelola urusan di bidang perhubungan, berlandaskan asas otonomi, dekonsentrasi, dan tugas pembantuan.

b. Fungsi

Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut, Dinas memiliki fungsi sebagai berikut :

- 1) Perumusan kebijakan teknis dalam bidang perhubungan, termasuk Pengembangan Transportasi dan Perkeretaapian, perhubungan darat, dan perhubungan laut.
- 2) Menyelenggarakan urusan perhubungan
- 3) Membina dan melaksanakan tugas di sektor perhubungan
- 4) Menjalankan tugas lain yang diberikan oleh Gubernur sesuai dengan tanggung jawab dan fungsinya.

c. Struktur Organisasi



Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan

Sumber : Hasil Penelitian 2024

d. UPT Transportasi Mamminasata

Kepala UPT transportasi Mamminasata dipimpin oleh seorang kepala UPT yaitu Ir. Hj. Andi Nur Diyana, ST., M.Si. memiliki tanggung jawab membantu Kepala Dinas dalam mengoordinasikan dan melaksanakan kebijakan teknis pengelolaan transportasi di Mamminasata. UPT Trans Mamminasata memiliki 9

tenaga kerja termasuk Kepala UPT Trans Mamminasata. Lebih jelasnya disajikan pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.4 Daftar Tenaga Kerja UPT Trans Mamminasata

No	Nama Pegawai	Umur	Jabatan
1.	Ir. Hj. Andi Nur Diyana,ST., M.Si	48	Kepala UPT Transportasi Mamminasata
2.	Herman. S.SOS., MM	57	Kepala Seksi Operasional Moda Transportasi
3.	Hasnin, S.E	57	Kasubag Tata Usaha
4.	Agustina Widyati. S.SOS	48	Kepala Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan
5.	Tajuddin Tima Ama	43	Pengadministrasi Perkantoran
6.	Aninndar, S.E	30	Tenaga Non ASN
7.	Darwis	40	Tenaga Non ASN
8.	Andi Fitria Tenriwaru. B, S.E	29	Tenaga Non ASN
9.	Andi Rezki Amalia Amri, S.M	29	Tenaga Non ASN

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Sul-Sel

Kepala UPT memiliki tugas sebagai berikut :

- 1) Merumuskan kebijakan teknis dalam pelaksanaan pengelolaan transportasi di Mamminasata
- 2) Menjalankan kebijakan teknis dalam pengelolaan transportasi di Mamminasata
- 3) Melaksanakan evaluasi dan melaporkan pelaksanaan pengelolaan transportasi Mamminasata
- 4) Menjalankan administrasi UPT
- 5) Melaksanakan fungsi lain yang oleh Kepala Dinas yang terkait dengan tugas dan fungsinya.

Tugas Kepala UPT meliputi :

- 1) Merencanakan kegiatan UPT sebagai panduan dalam pelaksanaan tugas
- 2) Mendistribusikan dan memberikan petunjuk dalam melaksanakan tugas
- 3) Memantau, mengawasi, dan mengevaluasi pelaksanaan tugas di lingkungan UPT untuk mengetahui perkembangan
- 4) Menyusun rancangan, mengoreksi, memparaf, dan menandatangani dokumen dinas
- 5) Berpartisipasi dalam rapat-rapat yang sesuai dengan bidang tugasnya
- 6) Merumuskan dan melaksanakan kebijakan program, keuangan, umum, perlengkapan, dan kepegawaian di lingkungan UPT
- 7) Menyusun dan merumuskan kebijakan teknis untuk Pengelolaan Transportasi Mamminasata, termasuk operasional moda transportasi, sarana, prasarana, dan keselamatan jalan
- 8) Koordinasi dan pelaksanaan kebijakan teknis
- 9) Koordinasi dan pelaksanaan pembinaan teknis untuk Pengelolaan Transportasi Mamminasata
- 10) Koordinasi dan pelaksanaan penyusunan studi mengenai moda angkutan di Mamminasata
- 11) Koordinasi dan pelaksanaan pemetaan jaringan transportasi di kawasan Mamminasata
- 12) Koordinasi dan pelaksanaan pemantauan, pengawasan, dan evaluasi pengoperasian Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata serta moda transportasi massal lainnya

- 13) Melakukan koordinasi dengan pemerintah Kabupaten/Kota dalam pengoperasian Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata dan moda transportasi massal lainnya

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsi seperti yang disebutkan diatas, Kepala UPT mendapatkan bantuan dari :

- 1) Bagian Tata Usaha
- 2) Bagian Operasional Moda Transportasi
- 3) Bagian Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan



Gambar 4.3 Struktur Organisasi UPT Trans Mamminasata
 Sumber : Hasil Penelitian 2024

B. Hasil Penelitian

Dalam mendukung gerakan pembayaran non tunai (*cashless society*) maka Bus Trans Mamminasata atau yang dikenal dengan “Teman Bus” menerapkan

metode pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*. Program ini diciptakan untuk mempermudah penumpang Bus dalam melakukan pembayaran.

Untuk mengetahui efektivitas program ini, penulis akan menjelaskan 4 indikator efektivitas yaitu ketepatan sasaran program, tujuan program, sosialisasi program, dan pemantauan program yang dikemukakan oleh Budiani (2007). Dimana, kesesuaian antara *output* program dan tujuan yang ditetapkan merupakan ukuran efektivitas. Oleh karena itu, hasil penelitian akan disajikan melalui metode wawancara pada pembahasan dibawah ini :

1. Ketepatan Sasaran Program

Ketepatan sasaran program yaitu mengukur sejauh mana sasaran program sesuai dengan target yang telah ditentukan sebelumnya. Ketepatan sasaran program disini menunjukkan bagaimana Efektivitas Penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata berjalan sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan. Tujuan dari ketepatan sasaran program ini adalah untuk memastikan bahwa rencana atau desain program dapat direalisasikan dengan efektif sesuai dengan target yang diinginkan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ibu AW selaku KA. Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Kerja mengenai ketepatan sasaran program *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata, yaitu sebagai berikut :

“kalau untuk sasarananya seluruh kalangan pengguna layanan Teman Bus memang harus menggunakan QRIS atau ada pilihan lainnya yaitu kartu elektronik. Jadi tepat sasaran jika targetnya itu semua kalangan masyarakat, karena tujuan kita menggunakan metode pembayaran nontunai itu untuk mendidik masyarakat bagaimana mau beralih menggunakan metode pembayaran yang digital” (hasil wawancara AW, 08 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas dapat diketahui bahwa sasaran program penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata adalah masyarakat umum yang menggunakan layanan Teman Bus. Hal ini menunjukkan bahwa program atau kebijakan yang dilakukan ini sesuai dengan target yang telah ditetapkan, yakni mencakup seluruh lapisan masyarakat. Kesesuaian ini memperkuat keyakinan bahwa program tersebut dapat memberikan dampak yang luas dan positif pada masyarakat umum.

Selanjutnya dilakukan wawancara dengan Pak Y yang merupakan salah satu Pramudi Teman Bus yang ditemui di koridor I, bahwa :

“Iya, kalau targetnya masyarakat umum sepertinya tepat sasaran. Karena QRIS dengan kartu elektronik itu fungsinya sama sih sebenarnya, cuman lebih menguntungkan kalau pakai kartu elektronik dibanding QRIS. Karena kalau QRIS setiap naik dia otomatis terpotong saldonya, sedangkan kartu elektronik ketika di Tap kembali dia kan punya waktu selama satu jam setengah itu dia masih gratis. Sedangkan QRIS setiap naik kita mesti harus bayar kembali. Tapi kalau pertanyaannya mengenai ketepatan sasaran pembayaran QRIS untuk seluruh masyarakat menurut saya yah tepat sasaran.” (Hasil wawancara dengan Y, 12 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* telah tepat sasaran apabila targetnya adalah masyarakat umum. Walaupun penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* dan kartu elektronik memiliki fungsi yang sama.

Hal senada juga disampaikan Pak A selaku pegawai Teman Bus dari Surveyor Indonesia, yaitu :

“Kalau sasarannya penggunaan QRIS itu untuk semua, kalau yang tidak bisa menggunakan QRIS ada kartu, jadi mengenai ketepatan sasarannya sudah tepat yah. Kalau QRIS itu ada pembayarannya lagi setiap naik di halte yang berbeda. Sedangkan kartu ada free untuk 90 menit, dan hanya boleh digunakan satu orang, kalau QRIS kan boleh lebih dari satu orang.” (Hasil Wawancara dengan A, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa untuk ketepatan sasaran program pembayaran nontunai melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) apabila sasaran programnya masyarakat umum itu sudah tepat sasaran. Tetapi untuk penggunaan kartu elektronik lebih menguntungkan karena berlaku tarif transit dimana polanya 1 kali pembayaran dan berlaku selama 90 menit. Artinya, dalam 90 menit bila pindah bus atau koridor masih gratis dan tidak ada batasan jumlah berapa kali perpindahan.

Selanjutnya dilakukan wawancara dengan Ibu D salah satu penumpang Teman Bus yang ditemui di koridor II mengenai ketepatan sasaran program pembayaran nontunai melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS), yaitu :

“Tepat sasaran kalau targetnya itu seluruh masyarakat, karena kan QRIS ini juga gampang digunakan. Lagian kalau ada yang tidak bisa itu ada pramudi yang bisa membantu mengarahkan”. (Hasil Wawancara dengan D, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas dapat diketahui bahwa target penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) yaitu masyarakat umum telah tepat sasaran.

Pernyataan yang sama juga disampaikan oleh Ibu H selaku penumpang

Teman Bus, yaitu :

“Untuk saya, sebenarnya tepat sasaranji iya. Karena kan kalau dulu itu bilang orang, kalau orang yang sudah tua atau gaptek-lah misalnya begitu. Cuma yang kulihat sekarang kebanyakan ibu-ibu paham mi masalah yang begini-begini, karena rata-rata sekarang ibu-ibu pasti adami *Mobile banking*-nya. Jadi menurutku lebih mudah yang penting petugas-petugas umum yang begini mengajari ibu-ibunya. Jadi menurutku tepat sasaran sih.”

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai dianggap tepat sasaran untuk seluruh masyarakat, dengan alasan kemudahan penggunaan dan sekarang juga zaman sudah berubah menjadi lebih modern dan sudah lebih ke *digitalisasi* sehingga hampir semua masyarakat pasti mempunyai *mobile banking*. Selain itu, jika ada yang mengalami kesulitan, pramudi dapat membantu dalam penggunaannya.

Tabel 4.5 Jumlah Penumpang Bus Trans Mamminasata Tahun 2023

No	Bulan	Koridor			
		I	II	III	IV
1.	Januari	52.920	31.166	25.316	30.873
2.	Februari	48.484	28.701	21.510	29.712
3.	Maret	58.577	34.488	24.524	37.718
4.	April	53.161	32.460	17.120	30.417
5.	Mei	65.528	39.023	23.862	38.642
6.	Juni	64.083	39.162	21.193	36.066
7.	Juli	57.206	39.586	15.725	30.912
8.	Agustus	57.618	38.916	15.322	35.756
9.	September	60.873	41.976	14.608	42.629
10.	Oktober	62.587	44.014	14.148	45.095
11.	November	61.072	44.258	13.042	44.106
12.	Desember	62.742	43.964	11.413	36.740
Total		704.851	457.714	217.783	438.666

Sumber : Hasil Penelitian 2024

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata, apabila sasarannya adalah masyarakat umum, telah tepat sasaran. Hal ini dapat dilihat dari tingginya jumlah penumpang yang menggunakan Teman Bus. Keberhasilan ini menandakan bahwa penerapan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata dapat meningkatkan kenyamanan dan kemudahan akses bagi para pengguna layanan Teman Bus.

Namun hal yang berbeda disampaikan oleh Ibu NA selaku penumpang Teman Bus, yaitu :

“Kalau untuk masyarakat umum kayaknya tidak tepat sasaran karena tidak semua orang bisa pegang *gadget*. Juga kebanyakan orang sukanya *cash*, jadi kalau untuk masyarakat umum tidak tepat sasaran.” (Hasil Wawancara dengan NA, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran pada Teman Bus apabila targetnya masyarakat umum belum tepat sasaran.

Pernyataan yang sama juga dikemukakan oleh Pak R selaku penumpang Teman Bus, bahwa :

“Bagi saya tidak, karena seperti orang-orang tua kan banyak mereka tidak punya HP, bahkan bagi orang tua biasanya HP-nya HP dulu-dulu toh, istilahnya HP jadul-lah.” (Hasil Wawancara dengan R, 19 Januari 2024).

Dari pernyataan diatas dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai Teman Bus belum tepat sasaran terutama untuk calon penumpang yang telah berumur.

Hal yang serupa juga disampaikan oleh Ibu M selaku penumpang Teman Bus, yaitu :

“Iya kurang tepat kalau untuk semua kalangan, kalau yang pake QRIS biasanya anak muda ji karena kalau orang tua mungkin tidak mengerti.”
(Hasil wawancara dengan I, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan diatas, dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai dianggap tidak tepat sasaran untuk masyarakat umum karena tidak semua orang memiliki akses atau kemampuan menggunakan *gadget*, terlebih lagi orang tua cenderung menggunakan ponsel lama. Selain itu, *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) juga lebih umum digunakan oleh kalangan anak muda.

2. Sosialisasi Program

Sosialisasi program adalah kemampuan penyelenggaraan program untuk menyampaikan informasi tentang pelaksanaan Program pembayaran *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata kepada masyarakat, membantu mereka memahami informasi terkait dan memperluas pengetahuan masyarakat mengenai program tersebut.

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan selama ini menggunakan berbagai macam media untuk melakukan menyebarkan informasi kepada masyarakat seperti poster, pamflet, spanduk yang dipasang ditempat-tempat strategis. Mereka juga melakukan sosialisasi melalui sosial media. Seperti yang diungkapkan oleh Ibu AW selaku KA. Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Kerja bahwa :

“Iya, kalau soal sosialisasi sudah bisa di buka di media sosial Teman Bus yaitu di Instagram. Disitu sudah banyak disosialisasikan bagaimana pembayarannya, dimana koridornya, disitu juga biasa diadakan Give Away. Di media massa juga kita sosialisasikan bahwa tidak ada pembayaran uang cash. Kita juga sosialisasinya pada saat awal di launching Teman Bus, ada juga dalam bentuk spanduk, banner” (Hasil wawancara AW, 08 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas dapat diketahui bahwa pihak yang terkait dengan Teman Bus telah melakukan sosialisasi terkait pembayaran dengan menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) melalui berbagai variasi media yang dinilai efektif dalam mencapai berbagai lapisan masyarakat.



Sumber : Media Sosial Teman Bus Transmamminasata

Gambar 4.4 Bentuk Sosialisasi QRIS di Media Sosial

Selanjutnya dilakukan wawancara dengan Pak Y selaku pramudi Teman Bus mengenai sosialisasi yang dilakukan, yaitu sebagai berikut :

“Disampaikan kepada masyarakat untuk menggunakan QRIS bagi yang ada *Handphone*-nya dan untuk yang tidak ada diarahkan untuk menggunakan kartu. Kita juga memberitahukan bahwa untuk penggunaan QRIS dapat digunakan untuk beberapa orang, karena kalau menggunakan kartu hanya bisa dipakai untuk satu orang. Kami juga para pramudi biasa menyampaikan kepada penumpang yang sudah ada di dalam bus mengenai metode-metode pembayarannya. Jadi kalau saya pribadi itu juga sudah termasuk sosialisasi.” (Wawancara dengan Y, 12 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas dapat diketahui bahwa sosialisasi juga dilakukan oleh para pramudi dari Teman Bus. Pramudi rutin memberikan informasi mengenai metode pembayaran yang dapat digunakan pada Teman Bus

Hal serupa juga disampaikan oleh Ibu AW selaku KA. Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Kerja, bahwa :

“Kalau pramudi pasti otomatis sudah tau dan memberitahukan kepada penumpang, yang artinya kalau penumpang sudah naik pramudi ini pasti menyampaikan ini bisanya membayar pakai ini, pakai QRIS dan kartu kan otomatis seperti itu kan.” (Wawancara dengan AW, 08 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa selain melalui media sosial, spanduk, dan banner sosialisasi mengenai metode pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* juga disampaikan langsung oleh para pramudi kepada penumpang. Pramudi rutin

memberikan informasi kepada penumpang di dalam bus mengenai metode pembayaran yang berlaku.

Pernyataan yang sama juga disampaikan oleh Pak A selaku pengawas Teman Bus dari Surveyor Indonesia mengenai sosialisasi program, bahwa :

“Sosialisasinya itu lewat instagram ji sama aplikasi Teman Bus, tapi sekarang kita menggunakan aplikasi Mitra Darat. Kalau untuk langsung ke masyarakat ada juga, termasuk saya ini yang mengarahkan bilang kalau mau naik tidak bisa langsung naik pakai uang tunai, hanya menggunakan 2 cara pembayaran yaitu QRIS ataukah kartu elektronik” (Hasil wawancara dengan A, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa proses sosialisasi dilakukan melalui Instagram dan aplikasi Teman Bus, namun kini telah beralih ke aplikasi Mitra Darat. Selain itu, pihak Surveyor Indonesia selaku pengelola dari Bus Trans Mamminasata juga melakukan sosialisasi langsung kepada masyarakat atau penumpang. Dimana setiap koridor itu diawasi oleh 1 atau lebih pengawas dari Surveyor Indonesia yang dapat memberitahukan atau mensosialisasikan kepada masyarakat bahwa pembayaran hanya dapat dilakukan melalui 2 metode yaitu QRIS dan kartu elektronik, bukan menggunakan uang tunai.

Selanjutnya wawancara dilakukan dengan Ibu M salah satu penumpang Teman Bus yang ditemui di koridor II, yaitu :

“Untuk sosialisasinya saya kurang tau yah apakah ada dilakukan langsung ke masyarakat, karena kalau pribadi saya lihat di media sosial.” (Hasil wawancara dengan M, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara diatas dapat diketahui bahwa sosialisasi mengenai pembayaran nontunai melalui *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*

lebih dominan diketahui melalui media sosial. Terlebih saat ini telah masuk zaman modern dimana sebagian besar orang menggunakan media sosial, maka pihak dari Teman Bus intensif melakukan sosialisasi melalui berbagai *paltfrom* media sosial.

Hal yang senada disampaikan oleh Ibu D salah satu penumpang Teman Bus, bahwa :

“Mengenai sosialisasi saya hanya tau lewat media sosial, itu di instagramnya teman bus, disitu banyak postingan mengenai cara pembayarannya. Disitu juga ada postingan mengenai cara pembayaran melalui QRIS atau kartu.” (Hasil Wawancara dengan D, 19 Januari 2024).

Dari pernyataan diatas dapat diketahui bahwa banyak dari penumpang Teman Bus mengetahui informasi sosialisasi hanya melalui media sosial. Dimana di media sosial terapat banyak postingan tentang metode pembayaran yang berlaku pada Teman Bus.

Pernyataan yang serupa juga disampaikan oleh Pak R selaku penumpang Teman Bus, yaitu :

“Kalau saya sering naik, untuk sosialisasinya mungkin yang dimedia sosial yah. Di instagram ada metode pembayarannya toh, dijelaskan bahwa bukan dalam bentuk tunai.” (Hasil wawancara dengan R, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, diketahui bahwa mengenai sosialisasi, penumpang kurang mengetahui apakah ada penyampaian langsung ke masyarakat. Umumnya, penumpang lebih cenderung mendapatkan informasi melalui media sosial khususnya di instagram, karena memang Teman Bus aktif membagikan informasi yang ada melalui instagram. Disana, banyak postingan yang menginformasikan mengenai cara-cara pembayaran Teman Bus.

Metode pembayaran Teman Bus

CARA PEMBAYARAN DENGAN QRIS

- 1 Pastikan smartphone Anda memiliki aplikasi Bank dan e-Wallet
- 2 Klik menu Bayar / QRIS
- 3 Scan QR yang terdapat di pintu Masuk Bus
- 4 Muncul tarif, lalu klik Bayar
- 5 Masukan PIN Anda, dan pembayaran berhasil

PEMBAYARAN DENGAN KARTU UANG ELEKTRONIK:

- Siapkan Kartu Non Tunai (e-money, Azziz, TapCash, BRIZZI)
- Pastikan Kartu Terisi Saldo
- Tap Kartu Non Tunai di Perangkat "Tap on Bus"

Call Center :

0821 82000 300 (Yogyakarta, Solo, Bali, Palembang, Medan)
0813 2400 1500 (Makassar, Banyumas, Banjarmasin, Surabaya, Bandung)

Berikut Daftar Tarif Teman Bus

Kota Palembang Rp 4.000 per orang	Kota Surakarta Rp 3.700 per orang	Kota Denpasar Rp 4.400 per orang
Kota Yogyakarta Rp 3.600 per orang	Kota Medan Rp 4.300 per orang	Kota Bandung Rp 4.900 per orang
Kota Surabaya Rp 6.200 per orang	Kota Banjarmasin Rp 4.300 per orang	Kota Makassar Rp 4.600 per orang
	Kota Banyumas Rp 3.900 per orang	

Sumber : Media Sosial Teman Bus

Gambar 4.5 Bentuk Sosialisasi Pembayaran Teman Bus

Selanjutnya wawancara dilakukan dengan Ibu NA selaku penumpang Teman Bus, bahwa :

“Menurut saya kurang, sosialisasinya kurang. Jadi saya pribadi taunya kalau tidak menggunakan uang *cash* tapi hanya menggunakan QRIS dan kartu itu dari mulut ke mulut.” (Hasil Wawancara dengan NA, 19 Januari 2024).

Dari hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa sosialisasi terkait pembayaran nontunai Teman Bus masih disosialisasikan secara langsung ke masyarakat.

Hal yang senada juga disampaikan oleh Ibu H selaku penumpang Teman Bus mengenai sosialisasi program, yakni :

“Sosialisasinya yah, kalau sendiri saya tidak pernah dengar kalau ada sosialisasi yang dilakukan. Jadi saya taunya itu kan ada instagramnya ini, jadi hubungi adminnya terus bisa tau dari situ. Selain itu, saya juga taunya dari teman yang biasa naik.” (Hasil wawancara dengan NA, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa kebanyakan dari penumpang Teman Bus mengetahui mengenai pembayaran nontunai melalui media sosial.

Hasil wawancara dengan Pak Y selaku pramudi Teman Bus juga mengatakan hal yang sama, yaitu :

“Sosialisasinya mungkin dari masyarakat yang sering naik, nah seperti itu. Mereka sampaikan ke teman-teman yang lain, mereka bagikan informasinya ke teman-teman yang lain. Mungkin seperti itu.” (Hasil wawancara dengan Y, 12 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan diatas, dapat diketahui bahwa untuk sosialisasinya mungkin kurang efektif secara langsung kepada masyarakat, karena mayoritas penumpang mendapatkan informasi melalui mulut ke mulut atau dari teman-teman yang sering menggunakan Teman Bus.

3. Tujuan Program

Tujuan program adalah sejauh mana pencapaian hasil pelaksanaan program sejalan dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Tujuan menjadi arahan dalam pencapaian program atau kebijakan, efektivitas suatu program sangat ditentukan oleh sejauh mana tujuan yang telah direncanakan sesuai dengan pelaksanaannya. tujuan program ini dimaksudkan agar tujuan dari penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata tersampaikan dengan baik di masyarakat.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ibu AW selaku KA. Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Kerja mengenai tujuan program, yaitu sebagai berikut

:

“Karena sekarang sudah era digitalisasi, dimana memang disektor transportasi pun sudah mengarah ke digitalisasi. Yang mana itu digitalisasi, seperti juga diatas bus sudah ada penghitungan langsung yah, ada dashboardnya yang menghitung langsung jumlah penumpang termasuk juga ini pembayaran digitalisasi. Jadi cara pembayaran yang digunakan ada dua sebenarnya yaitu QRIS dan kartu elektronik. Kenapa itu digunakan, kenapa kita mengarah ke digitalisasi supaya tidak ada kebocoran, kalau orang membayar cash dilaporannya misalnya 5 sedangkan yang membayar 8 kan ada miss yah. Jadi selain kita menghindari, itu juga supaya lebih transparan kan ketahuan berapa pengguna dan juga supaya penghitungannya lebih akuntabel.” (Wawancara dengan AY, 08 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa tujuan program ini untuk menghindari kebocoran, mengingat pembayaran tunai dapat menyebabkan potensi kesalahan. Digitalisasi dalam hal ini penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran dipandang sebagai solusi untuk memastikan transparansi dan akuntabilitas yang lebih baik dalam perhitungan pembayaran.

Hal yang senada juga disampaikan oleh Ibu H salah satu penumpang Teman Bus, bahwa :

“Kalau saya untuk mencegah kebocoran yah, kalau kendaraan umum begini yang uangnya itu tidak dikelola langsung oleh supirnya memang tepat, karena segalanya yang masuk dan keluar itu pasti langsung diatur sama pusat. Beda kalau kayak kendaraan umum tapi pribadi, itu tergantung dianyaji mau menggunakan QRIS atau tidak.” (Hasil wawancara dengan H. 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa penerapan metode pembayaran nontunai pada kendaraan umum memiliki tujuan utama dalam mencegah kebocoran pendapatan. Dengan menggunakan transaksi nontunai, semua transaksi keuangan dapat diatur secara langsung oleh pusat.

Selanjutnya dilakukan wawancara dengan Pak Y selaku pramudi Teman Bus mengenai tujuan program, yaitu sebagai berikut :

“Tujuannya itu untuk mempermudah penumpang Teman Bus melakukan pembayaran, kan mereka tidak perlu lagi mengeluarkan uang cash, kita juga sebagai sopir tidak perlu lagi memberikan kembalian untuk pembayarannya karena kan sudah ada aplikasinya tinggal scan barcode terus beres, selesai. Lalu menurut saya salah satunya juga untuk menjaga supaya pramudi tidak melakukan korupsi, karena kan kalau tidak menggunakan QRIS penumpang langsung memberikan uang tunai, nah itu bisa saja masuk ke kantong sendiri.” (Wawancara dengan Y, 12 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa tujuan dari pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) adalah mempermudah penumpang Bus Trans Mamminasata dalam melakukan pembayaran. Selain itu, satu dari beberapa alasan adalah untuk mencegah kemungkinan tindakan korupsi yang dilakukan oleh pramudi.

Kemudian dilakukan wawancara dengan Pak A selaku pengawas Teman Bus dari Surveyor Indonesia mengatakakan bahwa :

“Tujuannya pembayaran QRIS ini untuk mempermudah karena sangat membantu juga bagi pekerja dan pengguna. Mungkin yang tidak mempunyai kartu elektronik, dia mempunyai *Mobile Banking*, ovo, gopay,

dana, dan sejenisnya itu sangat mudah untuk dipakai. Dia bisa langsung *scan* karena sudah disediakan.” (Hasil wawancara dengan A, 12 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, diketahui bahwa pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) bertujuan untuk mempermudah proses transaksi, karena sangat membantu baik bagi pekerja maupun pengguna. Bagi mereka yang tidak memiliki kartu elektronik, alternatif seperti *Mobile Banking*, ovo, gopay, dana, dan sejenisnya dapat digunakan. Mereka dapat langsung melakukan pembayaran dengan melakukan pemindaian *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) ke *barcode* yang telah disediakan.



Gambar 4.6 BarCode QRIS

Sumber : Hasil Penelitian 2024

Selanjutnya dilakukan wawancara dengan Ibu NA salah satu penumpang

Teman Bus, yaitu :

“Tujuannya memudahkan masyarakat menengah sih, soalnya kalau pakai QRIS ini kan untung masyarakat menengah. Jadi untuk memudahkan.” (Hasil wawancara dengan NA, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara diatas, dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai pembayaran nontunai

Teman Bus bertujuan untuk memudahkan para penumpang.

Pernyataan senada juga disampaikan oleh Ibu M salah satu penumpang Teman Bus, yaitu :

“Iya, kalau tujuannya untuk mempermudah jadi tidak perlu lagi menggunakan uang *cash*.” (Hasil wawancara dengan M, 19 Januari 2024).

Dari pernyataan diatas, dapat diketahui bahwa tujuan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai adalah untuk mempermudah pembayaran tanpa menggunakan lagi uang tunai.

Hal serupa juga disampaikan oleh Ibu D selaku penumpang Teman Bus, bahwa :

“Tujuannya itu agar transaksi lebih mudah dan cepat. Penumpang tidak perlu lagi mengeluarkan uang tunai.” (Hasil wawancara dengan D, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan diatas, dapat diketahui bahwa *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* diimplementasikan dengan tujuan utama untuk mempermudah proses pembayaran, mengingat tidak lagi diperlukan penggunaan uang tunai. Hal ini bertujuan untuk memfasilitasi transaksi dengan lebih praktis dan efisien, serta mengurangi ketergantungan pada pembayaran menggunakan uang tunai.

Selanjutnya dilakukan wawancara dengan Pak R salah satu penumpang Teman Bus, yaitu :

“Tujuannya kalau bagi saya untuk mempermudah kalau ada saldonya. Tapi sebenarnya bagi saya lebih mudah kalau bayar *cash*, karena ada uang langsung toh. Kalau pakai QRIS kita pergi di bank atau Indomaret untuk isi saldonya, jadi lebih mudah kalau bayar tunai.” (Hasil wawancara dengan R, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas dapat diketahui bahwa tujuan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) mungkin untuk mempermudah pembayaran jika terdapat saldo. Namun menurut narasumber, penggunaan uang tunai lebih praktis, karena jika menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) memerlukan kunjungan ke Bank atau Indomaret dan sejenisnya untuk mengisi saldo, mengakibatkan keterbatasan aksesibilitas dan kenyamanan dalam penggunaannya. Sehingga bagi narasumber pembayaran uang tunai lebih simpel.

4. Pemantauan Program

Pemantauan program merupakan tindakan yang dilakukan setelah pelaksanaan program sebagai bentuk perhatian terhadap peserta program. Pemantauan ini mencakup evaluasi pelaksanaan pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) pada Bus Trans Mamminasata sebagai wujud tanggung jawab pemerintah terhadap program yang telah diimplementasikan.

Berdasarkan wawancara dengan Ibu AW selaku KA. Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Kerja mengenai pemantauan program, yaitu sebagai berikut :

“Sebenarnya ini malah mudah kita pemantaunnya karena sudah termonitor semua, bisa telapor semua secara langsung itu kalau pembayaran melalui QRIS kan. Maksudnya kalau digitalisasi kan kita otomatis juga sudah ketahuan laporannya, tiap-tiap hari begini, hari ini saya tau, ini berapa yang membayar, berapa yang pakai ini sudah ketahuan semua. Jadi itu lebih memudahkan pemantauan.” (Hasil wawancara dengan AW, 08 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa pemantauan menjadi lebih mudah karena seluruh transaksi telah termonitor secara menyeluruh, termasuk pelaporan langsung saat pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*. Dengan adanya digitalisasi, laporan secara otomatis dapat tercatat, sehingga dapat dengan jelas diketahui jumlah pembayaran yang menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* dan jumlah pembayaran yang menggunakan kartu elektronik. Hal ini menjadikan pemantauan program menjadi lebih efisien dan mudah dilakukan.



Gambar 4.7 Pemantauan Bus Trans Mamminasata
Sumber : Hasil Penelitian 2024

Selanjutnya wawancara dilakukan dengan Pak Y selaku pramudi Teman Bus, yaitu :

“Ada pemantauan dari Dishub langsung, Surveyor Indonesia juga termasuk. Jadi banyaklah yang memantau, semua yang menanungi Bus Trans Mamminasata ini pasti memantau.” (Hasil wawancara dengan Y, 12 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas, diketahui bahwa untuk pemantauan program *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai pada Bus Trans Mamminasata melibatkan banyak vendor, salah satunya operator yang dianungi oleh Sinar Jaya, pengelola dinaungi oleh Surveyor Indonesia dan diawasi oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sul-Sel, kemudian Dinas Perhubungan Provinsi Sul-Sel diawasi oleh Kementerian Perhubungan.

Kemudian dilakukan wawancara dengan Pak A selaku pengawas dari Surveyor Indonesia, yaitu :

“Pemantauannya dia tetap, biasa setiap malam, biasa ada dari pihak Dishub langsung survey sendiri, perkembangannya seperti apa, kadang jaringan error nah dia benahi kembali supaya masyarakat bisa mudah untuk menggunakan.” (Hasil wawancara dengan A, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara diatas, dapat diketahui bahwa pemantauan tetap dilakukan setiap hari oleh pihak Dishub maupun dari Surveyor Indonesia, yang secara langsung melakukan survei untuk mengetahui perkembangan situasi. Ketika terjadi error, mereka melakukan perbaikan agar masyarakat dapat dengan mudah menggunakan layanan tersebut.

Hasil wawancara dengan Ibu M salah satu penumpang Teman Bus mengenai pemantauan program, yaitu :

“Kalau untuk pemantauannya saya juga kurang tau apakah ada atau tidak.” (Hasil wawancara dengan M, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara diatas, dapat diketahui bahwa para penumpang masih kurang mengetahui sejauh mana pemantauan yang dilakukan

terkait penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai pada Teman Bus.

Hal serupa juga disampaikan oleh Ibu D salah satu penumpang Teman Bus, yaitu :

“Selama saya naik, saya belum pernah lihat yah kalau ada yang memantau apa tidak.” (Hasil wawancara dengan D, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara diatas, dapat diketahui bahwa penumpang belum pernah melihat adanya tindakan pemantauan terkait penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai pada Teman Bus.

Pernyataan yang senada juga disampaikan oleh Ibu NA selaku penumpang Teman Bus :

“Mungkin nda ada yah yang pantau kalau masalah sistem pembayarannya itu.” (Hasil wawancara dengan NA, 19 Januari 2024).

Dari hasil pernyataan informan diatas, dapat diketahui bahwa penumpang kurang mengetahui secara pasti apakah ada pemantauan yang dilakukan oleh pihak terkait dengan Teman Bus mengenai sistem pembayarannya.

Selanjutnya wawancara dilakukan dengan Pak R selaku penumpang Teman Bus, yakni :

“Kalau menurut pandangan saya dipantau melalui CCTV, kan bus dilengkapi dengan CCTV. Bapak yang pakai baju hitam itu juga sepertinya yang memantau.” (Hasil wawancara dengan R, 19 Januari 2024).

Dari hasil wawancara diatas, dapat diketahui bahwa adanya pemantauan yang dilakukan melalui CCTV yang ada di dalam Teman Bus.

Pernyataan yang hampir sama juga disampaikan oleh Ibu H salah satu penumpang Teman Bus, yaitu :

“Kalau setahu saya ada yang pantau, termasuk tadi yang pakai baju hitam dia dari bagian lapangan. Kita tidak bisa sembarang tanya orang karena semua itu dipantau dari pusat.” (Hasil wawancara dengan H, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa kemungkinan pemantauan dilakukan melalui CCTV, dan ada juga pemantauan dari pusat yang diwakili oleh Surveyor Indonesia.

Berdasarkan wawancara dengan beberapa informan mengenai keefektifan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar didapatkan hasil wawancara sebagai berikut :

“Kalau hasil pelaksanaan program yah begitu, makanya dikasi opsi ini antara QRIS dan kartu elektronik. Karena kan kalau QRIS artinya di HP harus ada saldo , kadang-kadang QRIS juga ada kendalanya itu kalau jaringannya jelek jadi mengganggu karena biasanya jaringan yang bikin lama. Tapi QRIS juga kemudahannya itu misalnya kamu mau naik 5 orang, kalau naik QRIS tinggal bayar 5 kali tapi kalau kartu elektronik masing-masing orang harus 1 kartu. Sekarang kan sudah diidentifikasi itu kartunya apalagi ada kartu khusus untuk mahasiswa/pelajar, lansia, dan disabilitas jadi tarifnya berbeda dengan yang umum. Tapi selama ini sudah efektif, masyarakat sudah bisa menggunakan. Karena apalagi kita ini namanya sistem transportasi sudah terdigitalisasi tidak bisa kita menggunakan tunai lagi itu akan sama dengan angkutan umum yang tradisional yah.” (Hasil wawancara dengan AW, 08 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara diatas, dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) telah terbukti efektif, terutama karena kemampuannya untuk digunakan lebih dari satu orang. Apalagi Teman Bus

ini adalah transportasi yang digital, dimana membayar dengan tunai dianggap akan sama dengan angkutan umum yang bersifat tradisional.

Kemudian wawancara dengan pramudi Teman Bus, yaitu :

“Sangat efektif untuk masyarakat dan sangat membantu juga untuk memudahkan jadi sangat membantu ini QRIS. Kalau pun memang ada penumpang yang belum ada QRIS ataupun kartu elektronik biasanya saya naikkan dengan gratis itu kalau betul-betul memang baru pertama kali naik dan tidak memiliki keduanya untuk membayar.” (Hasil wawancara dengan Y, 12 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) telah efektif karena telah membantu dan memudahkan para penumpang dalam melakukan proses pembayaran.

Selanjutnya wawancara dengan pengawas dari Surveyor Indonesia, yaitu :

“Kalau menurut saya yah sudah efektif penggunaan QRIS ini karena sangat gampang dan praktis. Juga dapat digunakan untuk orang lain, artinya kita bisa bayarkan lebih dari satu orang tidak seperti kalau kartu kan hanya untuk satu orang.”(Hasil wawancara dengan A, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) telah efektif karena mudah dan praktis untuk digunakan.

Kemudian wawancara dengan para penumpang Teman Bus, yaitu :

“Menurut saya mungkin efektif kalau untuk anak muda, kalau untuk sebagian orang tua mungkin tidak.” (Hasil wawancara dengan M. 19 Januari 2024)“Kalau untuk orang tua mungkin tidak efektif karena ada juga orang-orang yang tidak tau menggunakan QRIS. Tapi selama saya naik yah kebanyakan yang saya liat menggunakan QRIS sebagai pembayarannya.

Hambatannya mungkin cuma pada jaringan dan saldo yang tidak ada hanya itu, selain itu menurut saya efektif saja yah.” (Hasil wawancara dengan R, 19 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara dengan informan diatas, dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran masih kurang efektif apabila yang menggunakan orang tua.

“Sudah efektif sih karena prosesnya juga gampang.” (Hasil wawancara dengan D, 19 Januari 2024). “Efektif, karena memudahkan dalam pembayaran. Apalagi jaman sekarang kan pastilah kebanyakan orang sudah memiliki *m-banking* atau alat pembayaran yang lain.” (Hasil wawancara dengan NA, 19 Januari 2024). “Kalau untuk Bus Trans Mamminasata menurut saya efektif.” (Hasil wawancara dengan H, 19 Januari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan-informan diatas dapat diketahui bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata dianggap sangat efektif. Karena memberikan kemudahan dalam proses transaksi pembayaran. *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) memudahkan transaksi nontunai, memberikan kenyamanan serta efisiensi dalam pelaksanaannya. Sehingga memberikan gambaran positif terkait penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS), dimana *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) ini juga dapat digunakan untuk beberapa orang jadi lebih efektif dibandingkan dengan penggunaan kartu elektronik.

C. Pembahasan Hasil Penelitian

Keefektivan implementasi kebijakan dapat diukur dengan sejauh mana aktivitas pasca kebijakan memberikan dampak yang sesuai dengan tujuan dan sasaran pelaksanaannya.

Hasil penelitian berdasarkan teori Budiani (2007) dapat dilihat melalui penjelasan yang disajikan dibawah ini :

1. Ketepatan Sasaran Program

Unsur pertama keefektivan suatu kebijakan adalah ketepatan dalam menentukan sasaran program. Hal ini dapat diukur dengan memastikan bahwa program yang diperkenalkan telah tepat sasaran, yaitu apakah program tersebut ditujukan kepada pengguna yang sesuai. Biasanya, dalam konteks kebijakan, sasaran program diarahkan kepada masyarakat umum, karena masyarakat memiliki peran utama dalam pelaksanaan program tersebut. Tanpa keterlibatan masyarakat, suatu program yang diluncurkan kemungkinan besar tidak akan berjalan efektif.

Dari seluruh hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata bisa dikatakan tepat sasaran untuk sebagian masyarakat dan sudah efektif untuk digunakan sebagai metode pembayaran nontunai. Karena penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran dapat diakses oleh seluruh lapisan masyarakat, karena cukup menggunakan ponsel pintar untuk memindai kode QR yang digunakan oleh Teman Bus. Walaupun muncul kendala ketika beberapa penumpang, seperti masyarakat lansia dan disabilitas, mengalami kesulitan dalam memahami penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sehingga pramudi Teman Bus dan pengawas dari Surveyor Indonesia memberikan bantuan untuk melakukan proses pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS).

Dari observasi yang dilakukan peneliti dilapangan, hal tersebut sesuai dengan yang disampaikan oleh beberapa informan bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar hampir tepat sasaran, karena mayoritas penumpang menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS). Apabila terdapat penumpang yang tidak dapat menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) atau mengalami kendala dalam pembayaran, terdapat pengawas dari Surveyor Indonesia dan pramudi yang siap mengarahkan penumpang.

Hal ini sesuai dengan teori Budiani (2007) bahwa ketepatan sasaran program pembayaran nontunai melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) pada Bus Trans Mamminasata dapat efektif apabila sudah sesuai dengan target yang telah ditentukan sebelumnya, dimana targetnya itu masyarakat umum atau pengguna Teman Bus.

2. Sosialisasi Program

Sosialisasi program merupakan suatu proses yang bertujuan memperkenalkan program kepada masyarakat secara luas, dengan harapan agar program tersebut dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Dalam kasus Teman Bus yang menggunakan metode pembayaran nontunai melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS), hal tersebut dapat diartikan sejauh mana upaya sosialisasi yang dilakukan oleh petugas untuk memperkenalkan dan menjelaskan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS)

kepada masyarakat. Seperti yang dijelaskan sebelumnya bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* didasari oleh Bus Trans Mamminasata yang memang dirancang dalam bentuk sistem transportasi yang digital.

Dari seluruh hasil wawancara dengan informan disimpulkan bahwa sosialisasi dilakukan melalui sosial media instagram dari Teman Bus untuk memberitahukan informasi kepada masyarakat bahwa pembayaran hanya dilakukan dengan menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* dan kartu elektronik tanpa menggunakan uang tunai. Sosialisasi juga sempat dilakukan pada saat di launchingnya Teman Bus, serta melalui banner, pamflet dan spanduk.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti ditemukan bahwa sosialisasi biasa dilakukan oleh pramudi Teman Bus, dimana pramudi biasanya menginformasikan kepada calon penumpang mengenai metode pembayaran, yaitu pembayaran nontunai melalui *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* dan kartu elektronik. Sosialisasi ini juga melibatkan pemberian pengetahuan kepada penumpang mengenai langkah-langkah melakukan pembayaran nontunai menggunakan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*, menggunakan dompet digital dan layanan *mobile banking* yang dimiliki oleh penumpang.

Penulis juga menemukan bahwa pihak Teman Bus terutama pramudi Teman Bus juga gencar dengan konten-konten terkait pembayaran nontunai yang diterapkan Bus Trans Mamminasata. Selain pramudi, terdapat para konten kreator yang juga membagikan prosedur untuk naik Teman Bus serta bagaimana cara

pembayarannya. Mereka gencar membagikan kontennya di media sosial terutama tiktok.

Namun penulis tidak menemukan adanya sosialisasi yang dilakukan pada halte-halte pemberhentian Teman Bus, mereka lebih sering memberikan informasi di koridor-koridor yang ada. Hal ini mungkin dikarenakan halte pemberhentian yang dilalui oleh Teman Bus Trans Mamminasata belum dapat dianggap memadai karena hanya terdapat penanda tanpa tersedianya fasilitas tempat duduk tunggu atau atap sama sekali.

Hal ini hampir mendekati teori Budiani (2007) dimana sosialisasi program dikatakan efektif apabila informasi mengenai program yang ada sampai kepada masyarakat umum. Dalam hal sosialisasi penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata, informasinya telah sampai kepada masyarakat umum. Namun, perlu ada upaya lebih lanjut untuk meningkatkan sosialisasi secara langsung kepada masyarakat.

3. Tujuan Program

Tujuan program adalah penjelasan terinci mengenai alasan diadakannya program, diawali dengan penetapan tujuan pada tahap awal dengan harapan dapat tercapai selama pelaksanaan program. Dalam penelitian ini, tujuan pembayaran nontunai *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) diartikan sebagai sejauh mana kemampuan program tersebut memenuhi tujuan yang telah ditetapkan. Secara esensial, peluncuran pembayaran nontunai menggunakan *Quick Response*

Code Indonesian Standard (QRIS) bertujuan untuk memberikan kemudahan kepada penumpang melalui digitalisasi pembayaran dalam memanfaatkan fasilitas layanan dari Bus Trans Mamminasata.

Dari seluruh hasil wawancara dengan informan mengenai tujuan program dapat disimpulkan bahwa tujuan utama implementasi pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) adalah untuk menghindari potensi kebocoran data, meningkatkan tingkat transparansi, dan memperkuat akuntabilitas. Selain itu, sistem pembayaran ini dirancang untuk meminimalisir potensi korupsi, terutama pada pramudi, karena dengan metode nontunai, uang tidak diserahkan langsung kepada mereka. Secara keseluruhan, tujuan tersebut juga diarahkan untuk memberikan kemudahan dalam proses pembayaran, menciptakan lingkungan yang lebih aman, transparan, dan efisien dalam layanan transportasi Teman Bus.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti menunjukkan bahwa tujuan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) memang untuk mempermudah pembayaran yang dilakukan oleh penumpang, terutama dengan perkembangan zaman yang semakin digital. Namun, memang ada hambatan yang dihadapi penumpang salah satunya jaringan yang tidak stabil sehingga terkadang menyebabkan antrian yang panjang. Selain itu, penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) memastikan catatan transaksi yang akurat dan keamanan yang baik.

Hal ini hampir sesuai dengan teori Budiani (2007) bahwa pelaksanaan program harus sesuai dengan tujuan yang ditetapkan sebelumnya sehingga

keefektifan suatu program dapat tercapai, dimana tujuan penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran adalah untuk mempermudah penumpang dan mencegah adanya kebocoran data serta agar pembayaran lebih transparan.

4. Pemantauan Program

Pemantauan dapat dipahami sebagai kegiatan observasi terhadap kemajuan program, dengan tujuan mengidentifikasi dan mengantisipasi kemungkinan timbulnya permasalahan. Kegiatan pemantauan dalam evaluasi implementasi kebijakan memiliki peran penting untuk mendeteksi perkembangan pelaksanaan program secara dini, sehingga aspek-aspek yang memerlukan perbaikan dapat diidentifikasi, menjadikan pelaksanaan program kebijakan tetap berjalan secara optimal. Dalam penelitian ini, pemantauan program merujuk pada tindakan pengelola Teman Bus dalam memonitor penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai pada Bus Trans Mamminasata.

Dari seluruh hasil wawancara dengan informan disimpulkan bahwa pemantauan dilakukan melalui laporan secara langsung yang ditampilkan oleh sistem. Dari laporan tersebut, pihak Surveyor Indonesia dan Dinas Perhubungan Provinsi Sul-Sel selaku pengelola Bus mengawasi pendapatan dalam bentuk rupiah dari layanan Teman Bus, dengan informasi pendapatan yang mencakup seluruh koridor yang dilalui oleh Teman Bus. Laporan tersebut juga mencakup rincian pendapatan harian, mingguan, bulanan, dan tahunan. Selain itu, pemantauan

dilakukan secara terus menerus ketika ada gangguan dalam penggunaan layanan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* dengan tujuan mencegah masalah yang mungkin muncul. Dari hasil wawancara juga didapatkan bahwa masih banyak masyarakat atau penumpang yang masih kurang informasi mengenai bagaimana pihak dari Teman Bus melakukan kegiatan pemantauan.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti ditemukan bahwa pemantauan program dilakukan oleh pengawas dari Surveyor Indonesia. Dari kegiatan pemantauan ini, secara berkala dilakukan evaluasi untuk meningkatkan kualitas layanan dari Teman Bus. Evaluasi ini dilakukan dengan mempertimbangkan masukan dan kritik dari para penumpang, berupaya memberikan yang terbaik untuk perjalanan Teman Bus dimasa mendatang. Selain itu, pegawai dari Surveyor Indonesia dan pramudi Teman Bus dibekali dengan pengetahuan mengenai permasalahan-permasalahan terkait metode pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*. Dengan demikian, apabila ada penumpang yang mengalami kendala, mereka dapat mengatasi dengan efektif.

Hal ini hampir sesuai dengan teori Budiani (2007) bahwa pemantauan program dilaksanakan sebagai bentuk perhatian kepada peserta program akan menjadi penunjang keefektivan suatu program. Hal ini telah sejalan dengan yang dilakukan oleh pengelola Teman Bus, dimana disetiap koridor terdapat pegawai dari Surveyor Indonesia yang ditugaskan langsung untuk memantau layanan Teman Bus.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Efektivitas penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) sebagai metode pembayaran nontunai pada Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar dapat disimpulkan dengan 4 kriteria yang dijadikan patokan yaitu :

1. Ketepatan Sasaran Program

Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) muncul dan sesuai dengan kondisi yang mengharuskan semua orang menggunakan digital, terutama dalam metode pembayaran. Meskipun hanya sebagian masyarakat yang terbiasa dengan pembayaran digital melalui penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) pada layanan, namun tidak perlu dikhawatirkan karena masyarakat yang belum terbiasa dengan pembayaran digital ini diberikan arahan baik itu dari pramudi maupun dari pengawas yang ada dilapangan.

2. Sosialisasi Program

Pihak Teman Bus telah melakukan upaya sosialisasi melalui akun media sosial instagram, melalui konten-konten yang disebar di tiktok untuk memberitahukan masyarakat umum bahwa pembayaran yang berlaku pada Bus Trans Mamminasata hanya ada 2 yaitu *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) dan kartu elektronik. Selain itu, para pramudi

dan pengawas juga gencar melakukan sosialisasi pada para calon penumpang.

3. Tujuan Program

Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) diperkenalkan untuk membawa masyarakat menjadi masyarakat yang lebih digitalisasi. Selain itu, penggunaannya pada Teman Bus untuk memberikan kemudahan bagi pengguna layanannya, karena cukup dengan melakukan pemindaian pada kode QR yang tersedia dan juga untuk menjaga tidak adanya kebocoran.

4. Pemantauan Program

Pihak yang terkait dengan Teman Bus juga melakukan pemantauan untuk memastikan kelancaran berkelanjutan dari metode pembayaran melalui *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)*.

Oleh karena itu, penulis menyimpulkan bahwa penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar masih kurang efektif untuk diterapkan.

B. Saran

Berikut beberapa saran yang diberikan oleh peneliti terkait penelitian ini, yaitu :

1. Pemerintah dan pihak pengelola diharapkan dapat meningkatkan upaya sosialisasi kepada masyarakat agar keberadaan Teman Bus lebih banyak diketahui. Sosialisasi dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung.

2. Pemerintah dan pihak pengelola diharapkan lebih meningkatkan lagi pemantauan program karena masih banyak masyarakat yang tidak mengetahui apakah program ini dipantau dengan baik atau tidak.



DAFTAR PUSTAKA

- AKMA, F., RAWDOH, M., MARDHIYYAH, N., HIKMAWATI, R., & AL TAHTAWI, A. R. (2021). Sistem Tracking Bus Kota Dengan Integrasi Pembayaran E-Money. *Seminar Nasional Energi, Telekomunikasi Dan Otomasi (SNETO)*, 73–80.
- Aksa, S. K., & Arief, R. (2022). Analisis Pelayanan Transportasi Massal Dalam Memenuhi Perjalanan Masyarakat di Wilayah Mamminasata (Studi Kasus: Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar). *Journal of Urban Planning Studies*, 2(2), 163–170.
- Arif, A., Sukuryadi, S., & Fatimaturrahmi, F. (2019). Pengaruh Ketersediaan Sumber Belajar Di Perpustakaan Sekolah Terhadap Motivasi Belajar Siswa Pada Mata Pelajaran Ips Terpadu Smp Negeri 1 Praya Barat. *JISIP (Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan)*, 1(2).
- Bastaman, K., Nawawi, A., & Taharudin, T. (2020). Efektivitas Program Desa Migran Produktif (DESMIGRATIF) Pada Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Kabupaten Subang. *The World of Public Administration Journal*.
- BPS kota Makassar. (2022). Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Makassar (Jiwa), 2020-2022. Retrieved from Badan Pusat Statistik website: <https://makassarkota.bps.go.id/indicator/12/72/1/jumlah-penduduk-menurut-kecamatan-dan-jenis-kelamin-di-kota-makassar.html>
- Febriani, E., Razak, A. R., & Malik, I. (2022). Efektivitas Pengawasan Balai Besar Pengawas Obat Dan Makanan (Bbpom) Dalam Peredaran Kosmetik Berbahaya Di Kota Makassar. *Kajian Ilmiah Mahasiswa Administrasi Publik (KIMAP)*, 3(2), 473–485.
- Hanina, A. (2021). *efektivitas Penggunaan QRIS Pada Transaksi Penjualan Potato Life di Roxy Jember*. Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq

Jember.

- Indrayani, F. K. (2014). Efektivitas Program Keluarga Harapan di Desa Sugihwaras Kecamatan Saradan Kabupaten Madiun. *Publika*, 2(3).
- Jibril, A. (2017). Efektivitas program perpuseru di perpustakaan umum Kabupaten Pamekasan. *Jurnal Universitas Airlangga*, 6(2), 1–8.
- Lesmana, R. H., & Widiyarta, A. (n.d.). *Efektivitas Quick Response Code Indonesian Standard Sebagai Metode Pembayaran Nontunai Suroboyo Bus Effectiveness of Quick Response Code Indonesian Standard as a Suroboyo Bus Non-Cash Payment Method*.
- Mansur, J. (2021). Implementasi Konsep Pelaksanaan Kebijakan Dalam Publik. *At-Tawassuth: Jurnal Ekonomi Islam*, 6(2), 324–334.
- Marzuki, R. (2022). 1,7 Juta Kendaraan di Makassar, Penduduknya 1,5 Juta. Retrieved from harian fajar website: <https://harian.fajar.co.id/2022/03/21/17-juta-kendaraan-di-makassar-penduduknya-15-juta/>
- Putri, S. A., & Rahmanto, D. N. A. (2024). Analisis Efektivitas Penggunaan Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) sebagai Alat Pembayaran Non Tunai pada Bank Syariah Indonesia KCP Godean 2. *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, 5(1), 456–476.
- Saleh, S. (2017). *Analisis data kualitatif*. Pustaka Ramadhan, Bandung.
- Seputri, W., & Yafiz, M. (2022). QRIS Sebagai Alat Transaksi Digital Generasi Z: Analisis Faktor. *Jurnal Hukum Dan Ekonomi Syariah*, 10(2).
- Setiawan, M. A., & Maghfirah, I. S. (2021). Efektivitas Aplikasi Zoom Dalam Proses Pembelajaran Matematika: The Effectiveness Of The Zoom Application In The Mathematics Learning Process. *Bitnet: Jurnal Pendidikan Teknologi Informasi*, 6(1), 33–37.
- Sriekaningsih, A. (2020). *Qris dan Era Baru Transaksi Pembayaran 4.0* (D. H, Ed.). Penerbit Andi.

teman bus. (2020). Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Wutsqaa, U. (2022). Teman Bus Trans Mamminasata Makassar Kini Pakai Sistem Pembayaran e-Money.



L

A

M

P

I

R

A

N



Lampiran 1. SK Pembimbing Penulisan Skripsi

 <p>Universitas Muhammadiyah Makassar Integrity - Professionalism - Entrepreneurship</p>	<p>Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Faculty of Social and Political Sciences</p> <p>Menara Iqra Lantai 5 - Jalan Sultan Alauddin No. 259 Makassar 90221 Telp: (0411) 866 972 Fax: (0411) 865 588 Official Email: fisip@unismuh.ac.id Official Web : https://fisip.unismuh.ac.id</p>
<p>بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ</p> <p>PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI Nomor : 2225/FSP/A.5-VI/VIII/1445/2023</p>	
<p>Berdasarkan usulan judul penulisan skripsi mahasiswa tentang rencana judul dan susunan pembimbing mahasiswa dan telah disetujui Ketua Jurusan. Dengan ini Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Unismuh Makassar menugaskan pengajar yang namanya tersebut di bawah ini sebagai pembimbing penulisan skripsi saudara :</p>	
N a m a	: Intan Natasiya
S t a m b u k	: 105611105320
J u r u s a n	: Ilmu Administrasi Negara
<p>Dengan Rencana Judul Skripsi :</p> <p><i>"Efektivitas Penggunaan Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) sebagai Metode Pembayaran Non Tunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar"</i></p>	
Pembimbing I	: Dr. Andi Rosdianti Razak, M.Si
Pembimbing II	: Hardianto Hawing, ST., MA
<p>Tugas ini hendaknya dilaksanakan secara sistimatis, berkesinambungan dan bertanggungjawab, serta dilakukan evaluasi secara berkala tentang kemajuan dan Hasil penulisan yang telah dicapai.</p>	
Di tetapkan	: di Makassar,
Pada tanggal	: 15 Agustus 2023
 <p>Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si NBM. 730 727</p>	
<p>Tembusan Kepada yth :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pembimbing I 2. Pembimbing II 3. Ketua Jurusan 4. Mahasiswa yang bersangkutan 5. Arsip 	
<p> Kemajuan Untuk Bangsa dan Ummat Manusia Ilmu Administrasi Negara - Ilmu Pemerintahan - Ilmu Komunikasi Progress for the Nation and Humankind Public Administration - Government Studies - Communication Science</p>	

Lampiran 2. Surat Pengantar Penelitian

	Universitas Muhammadiyah Makassar Integrity - Professionalism - Entrepreneurship	Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Faculty of Social and Political Sciences Menara Iqra Lantai 5 - Jalan Sultan Mauludin No. 259 Makassar 90221 Telp: (0411) 866 972 Fax: (0411) 865 588 Official Email: stisip@unismuh.ac.id Official Web: https://fisp.unismuh.ac.id
		
Nomor	: 2934/FSP/A.1-VIII/XII/1445 H/2023 M	
Lamp.	: 1 (satu) Eksampul	
H a l	: Pengantar Penelitian	
Kepada Yth. Bapak Rektor, Cq. Lembaga Penelitian dan Pengabdian pada Masyarakat (LP3M) Unismuh Di - Makassar		
Assalamu Alaikum Wr. Wb.		
Sehubungan dengan rencana penelitian mahasiswa untuk melengkapi data dalam rangka Penulisan Skripsi, maka diharapkan kepada Bapak/Ibu kiranya dapat memberikan Pengantar Penelitian kepada :		
Nama Mahasiswa	: Intan Natasiya	
S t a m b u k	: 10561 11053 20	
J u r u s a n	: Ilmu Administrasi Negara	
Lokasi Penelitian	: Di Kota Makassar.	
Judul Skripsi	: <i>"Efektivitas Penggunaan Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) sebagai Metode Pembayaran Nontunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar"</i>	
Demikian Pengantar Penelitian ini disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya yang baik, diucapkan banyak terima kasih. Jazakumullahu. Khaeran Katziraa. Wassalamu Alaikum Wr. Wb.		
Makassar, 27 Desember 2023 Ketua Jurusan IAN  Dr. Nur Wahid, S.Sos, M.Si NBM: 991.742		
		
	Kemajuan Untuk Bangsa dan Ummat Manusia Prograss for the Nation and Humankind	Ilmu Administrasi Negara - Ilmu Pemerintahan - Ilmu Komunikasi Public Administration - Government Studies - Communication Science

Lampiran 3. Surat Permohonan Izin Penelitian dari LP3M

	MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR LEMBAGA PENELITIAN PENGEMBANGAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT Jl. Sultan Alauddin No. 259 Telp.866972 Fax (0411)865588 Makassar 90221 e-mail :lp3m@unismuh.ac.id
---	--

Nomor : 3157/05/C.4-VIII/XII/1445/2023	<u>27 Desember 2023 M</u>
Lamp : 1 (satu) Rangkap Proposal	14 Jumadil akhir 1445
Hal : Permohonan Izin Penelitian	

Kepada Yth,
 Bapak Gubernur Prov. Sul-Sel
 Cq. Kepala Dinas Penanaman Modal & PTSP Provinsi Sulawesi Selatan
 di -
 Makassar

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Berdasarkan surat Dekan Fakultas Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, nomor: 2934/FSP/A.1-VIII/XII/1445/2023 tanggal 27 Desember 2023, menerangkan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini :

Nama : **INTAN NATASIYA**
 No. Stambuk : **10561 1105320**
 Fakultas : **Fakultas Sosial dan Politik**
 Jurusan : **Ilmu Administrasi Negara**
 Pekerjaan : **Mahasiswa**

Bermaksud melaksanakan penelitian/pengumpulan data dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul :

"EFEKTIVITAS PENGGUNAAN QUICK RESPONSE CODE INDONESIA STANDARD (QRIS) SEBAGAI METODE PEMBAYARAN NONTUNAI BUS TRANS MAMMINASATA DI KOTA MAKASSAR"

Yang akan dilaksanakan dari tanggal 4 Januari 2024 s/d 4 Maret 2024.

Sehubungan dengan maksud di atas, kiranya Mahasiswa tersebut diberikan izin untuk melakukan penelitian sesuai ketentuan yang berlaku.
 Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan Jazakumullahu khaeran

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Ketua LP3M,


Dr. Muh. Arief Muhsin, M.Pd
NBM 1127761

12-23

Lampiran 4. Surat Izin Penelitian dari PTSP



**PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU**

Jl. Bougenville No.5 Telp. (0411) 441077 Fax. (0411) 448936
Website : <http://simap-new.sulselprov.go.id> Email : ptsp@sulselprov.go.id
Makassar 90231

Nomor	: 11/S.01/PTSP/2024	Kepada Yth.
Lampiran	: -	1. Kepala Dinas Perhubungan Prov. Sulsel
Perihal	: <u>Izin penelitian</u>	2. Pimpinan PT.Surveyor Indonesia

di-
Tempat

Berdasarkan surat Ketua LP3M UNISMUH Makassar Nomor : 3157/05/C.4-VIII/XII/1445/2023 tanggal 27 Desember 2023 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

N a m a	: INTAN NATASIYA
Nomor Pokok	: 105611105320
Program Studi	: Ilmu Administrasi Negara
Pekerjaan/Lembaga	: Mahasiswa (S1)
Alamat	: Jl. Sit Alauddin No 259, Makassar

PROVINSI SULAWESI SELATAN

Bermaksud untuk melakukan penelitian di daerah/kantor saudara dalam rangka menyusun SKRIPSI, dengan judul :

" EFEKTIVITAS PENGGUNAAN QUICK RESPONSE CODE INDONESIA STANDARD (QRIS) SEBAGAI METODE PEMBAYARAN NONTUNAI BUS TRANS MAMMINASATA DI KOTA MAKASSAR "

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. **04 Januari s/d 04 Maret 2024**

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami *menyetujui* kegiatan dimaksud dengan ketentuan yang tertera di belakang surat izin penelitian.

Demikian Surat Keterangan ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Makassar
Pada Tanggal 02 Januari 2024

KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU
SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN



ASRUL SANI, S.H., M.Si.
Pangkat : PEMBINA TINGKAT I
Nip : 19750321 200312 1 008

Tembusan Yth
1. Ketua LP3M UNISMUH Makassar di Makassar;
2. *Pertinggal.*

Lampiran 5. Surat Izin Pengambilan Data

Lampiran 6. Surat Keterangan Telah Meneliti



PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PERHUBUNGAN
UNIT PELAKSANA TEKNIS TRANSPORTASI MAMMINASATA
 Jalan Perintis Kemerdekaan Km. 15 Telp. (0411) 515150 – 514539 Makassar Kode Pos 90241

Makassar, 12 Februari 2024

Nomor : 009/SS1/UPT.MMST/2024
 Sifat : -
 Lampiran : -
 Hal : Pemberitahuan

Yth. Ketua LP3M UNISMUH
 Di
 Makassar

Menindaklanjuti surat Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Sulawesi Selatan Nomor : 11/S.01/PTSP/2024 tanggal 02 Januari 2024 perihal Izin Penelitian, disampaikan bahwa mahasiswa :

Nama : INTAN NATASIYA
 NPM : 105611105320
 Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Bahwa yang bersangkutan telah melaksanakan penelitian pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan terkait **EFEKTIVITAS PENGGUNAAN QUICK RESPONSE CODE INDONESIAN STANDARD (QRIS) SEBAGAI METODE PEMBAYARAN NONTUNAI BUS TRANS MAMMINASATA DI KOTA MAKASSAR.**

Demikian disampaikan sebagai keterangan .

An. Kepala Dinas



Ir. Hj. ANI NUR HANNA, ST, M.Si
 Pangkat/Gol. Pembina/ IVa
 NIP : 19750607 200604 2 031

PEDOMAN WAWANCARA

Daftar pertanyaan wawancara ini bertujuan untuk menjawab rumusan masalah dan dianalisis pada penelitian yang berjudul **“Efektivitas Penggunaan Quick Response Code Indonesian Standard Sebagai Metode Pembayaran Nontunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar”**.

1. Informan Wawancara

- a. Kepala Seksi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
- b. Pengawas dari Surveyor Indonesia (yang bertugas melakukan pengawasan di setiap koridor)
- c. Pramudi Teman Bus
- d. Penumpang Teman Bus

2. Daftar Pertanyaan

Topik	Pertanyaan
Ketepatan Sasaran Program Ketepatan sasaran program yaitu mengukur sejauh mana sasaran program sesuai dengan target yang telah ditentukan sebelumnya	a. Apakah penggunaan <i>Quick Response Code Indonesian Standar</i> sebagai metode pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata apabila sasarannya Masyarakat umum telah tepat sasaran?
Sosialisasi Program Sosialisasi program adalah kemampuan penyeleggaraan program untuk menyampaikan informasi tentang pelaksanaan Program pembayaran <i>Quick Response Code Indonesian Standard</i> (QRIS) sebagai metode	a. Bagaimana sosialisasi yang dilakukan oleh pihak Teman Bus terkait cara pembayaran Bus Trans Mamminasata? b. Darimana anda mengetahui metode pembayaran yang berlaku untuk Teman Bus?

pembayaran nontunai Bus Trans Mamminasata kepada Masyarakat.	
<p>Tujuan Program</p> <p>Tujuan program adalah sejauh mana pencapaian hasil pelaksanaan program sejalan dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.</p>	<p>a. Apakah tujuan dari penggunaan <i>Quick Response Code Indonesian Standard</i> sebagai metode pembayaran non tunai pada Teman Bus?</p>
<p>Pemantauan Program</p> <p>Pemantauan program merupakan tindakan yang dilakukan setelah pelaksanaan program sebagai bentuk perhatian terhadap peserta program.</p>	<p>a. Apakah ada pemantauan yang dilakukan oleh pihak yang terkait dengan Teman Bus?</p>



lampiran 7. Dokumentasi



Wawancara dengan Ibu AW (Ka. Sarana Dan Prasarana)



Wawancara dengan Pak A
(Pengawas)

Wawancara dengan Ibu D (Penumpang
Teman Bus)



Wawancara dengan Ibu M
(Penumpang Teman Bus)



Wawancara dengan Ibu H (Penumpang
Teman Bus)



Wawancara dengan Pak Y (Pramudi)

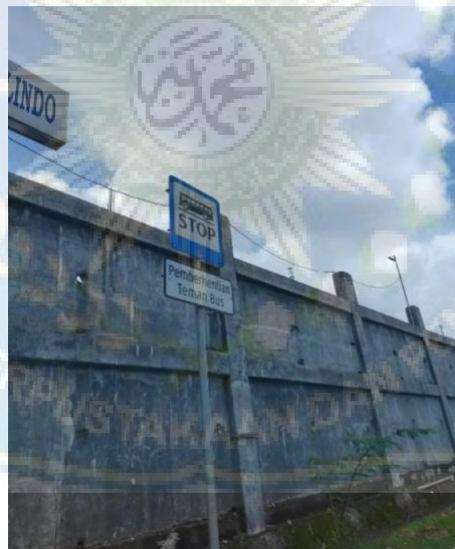
Wawancara dengan Pak R
(Penumpang Teman Bus)



Bus Trans Mamminasata



Sosialisasi yang dilakukan konten-konten kreator di media sosial (Tik-Tok)



Halte Pemberhentian Teman Bus di PO Bus Borlindo Mandiri Jaya

Lampiran 8. Surat Keterangan Bebas Plagiat



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN**

Alamat kantor: Jl.Sultan Alauddin No.259 Makassar 90221 Tlp.(0411) 866972,881593, Fax.(0411) 865588

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIAT

UPT Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar,
Menerangkan bahwa mahasiswa yang tersebut namanya di bawah ini:

Nama : Intan Natasiya
Nim : 105611105320
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

No	Bab	Nilai	Ambang Batas
1	Bab 1	2 %	10 %
2	Bab 2	7 %	25 %
3	Bab 3	10 %	10 %
4	Bab 4	0 %	10 %
5	Bab 5	0 %	5 %

Dinyatakan telah lulus cek plagiat yang diadakan oleh UPT- Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar Menggunakan Aplikasi Turnitin.

Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan seperlunya.

Makassar, 28 Maret 2024
Mengetahui,

Kepala UPT- Perpustakaan dan Penerbitan,



Sutrisno, S. Hum., M.I.P.
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN. 964 591

Jl. Sultan Alauddin no 259 makassar 90222
Telepon (0411)866972,881 593,fax (0411)865 588
Website: www.library.unismuh.ac.id
E-mail : perpustakaan@unismuh.ac.id

Intan Natasiya 105611105320 Bab I

ORIGINALITY REPORT

2%

SIMILARITY INDEX

2%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

id.m.wikipedia.org

Internet Source

2%



Exclude quotes Off

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography Off



Intan Natasiya 105611105320 Bab II

ORIGINALITY REPORT

7%

SIMILARITY INDEX

7%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

www.detik.com

Internet Source

6%

2

ayonaikbis.com

Internet Source

2%



Exclude quotes

Off

Exclude matches

< 2%

Exclude bibliography

Off



Intan Natasiya 105611105320 Bab III

ORIGINALITY REPORT

10%
SIMILARITY INDEX

3%
INTERNET SOURCES

0%
PUBLICATIONS

10%
STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

- | | | |
|---|--|----|
| 1 | Submitted to Forum Perpustakaan Perguruan Tinggi Indonesia Jawa Timur
Student Paper | 4% |
| 2 | Submitted to Universitas Muhammadiyah Makassar
Student Paper | 3% |
| 3 | Submitted to IAIN Bengkulu
Student Paper | 2% |
| 4 | Submitted to UIN Raden Intan Lampung
Student Paper | 2% |

Exclude quotes Off

Exclude bibliography Off

Exclude matches < 2%



Intan Natasiya 105611105320 Bab IV

ORIGINALITY REPORT

0%

SIMILARITY INDEX

0%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

Exclude quotes Off
Exclude bibliography Off

Exclude matches < 2%



Intan Natasiya 105611105320 Bab V

ORIGINALITY REPORT

0%
SIMILARITY INDEX

0%
INTERNET SOURCES

0%
PUBLICATIONS

0%
STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

Exclude quotes Off
Exclude bibliography Off

Exclude matches Off



RIWAYAT HIDUP



Intan Natasiya, lahir di Baraka, pada hari Jumat tanggal 14 Juni 2002. Merupakan anak ke tiga dari tiga bersaudara, hasil buah cinta dari Bapak Tamsil dan Ibu Kusmawati. Mulai memasuki jenjang Pendidikan formal di SD Negeri 20 Baraka dan tamat pada tahun 2014, selanjutnya penulis melanjutkan pada Tingkat Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 1 Baraka pada tahun 2014 dan menyelesaikan studi pada tahun 2017. Penulis kemudian melanjutkan ke tingkat Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 5 Enrekang pada tahun 2017 dan tamat pada tahun 2020. Pada jenjang perguruan tinggi penulis tercatat sebagai Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar pada tahun 2020. Atas Ridha Allah SWT. dengan kerja keras, pengorbanan serta kesabaran pada tahun 2024 penulis mengakhiri masa perkuliahan S1 dengan judul skripsi **“Efektivitas Penggunaan *Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS)* Sebagai Metode Pembayaran NonTunai Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar”**.