

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP KEBERADAAN
TRANSPORTASI ONLINE
(STUDI KASUS MASYARAKAT KOTA MAKASSAR)**



PROPOSAL

Oleh
ANDI FIFI ELEIRA SARI
NIM 10538303414

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
Oktober 2018**

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi atas nama **Andi Fifi Elfira Sari**, NIM 10538303414 diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 189/Tahun 1440 H/2018 M, Sebagai salah satu syarat guna memperoleh Gelar **Sarjana Pendidikan** pada Prodi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Yudisium pada hari Kamis tanggal 17 Oktober 2018.

08 Safar 1440 H
Makassar, -----
18 Oktober 2018 M

PANITIA UJIAN

Pengawas Umum : Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE, MM ()

Ketua : Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D. ()

Sekretaris : Dr. Babarullah, M.Pd. ()

Penguji :

1. Dr. H. Nursalam, M.Si ()
2. Suandi, S.Pd., M.Pd. ()
3. Dr. Muhajir, M.Pd. ()
4. Dr. H. Muhlis Madani, M.Si ()



Mengetahui

Dekan FKIP
Universitas Muhammadiyah Makassar



Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.
NBM: 860 934

Ketua Program Studi
Pendidikan Sosiologi



Drs. H. Nurdin, M.Pd.
NBM: 575 474

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : Persepsi Masyarakat terhadap Kehadiran Transportasi Online
(Studi Kasus Masyarakat Kota Makassar)

Nama : Andi Fifi Elfira Sari

NIM : 10538303414

Prodi : Pendidikan Sosiologi

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Setelah diteliti dan diperiksa ulang, skripsi ini telah memenuhi syarat untuk dipertanggungjawabkan di depan tim penguji skripsi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar.

08 Safar 1440 H

Makassar

18 Oktober 2018 M

Disahkan oleh:

Pembimbing I

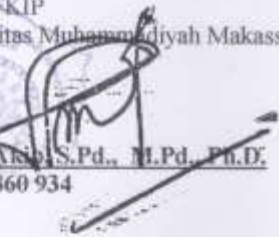
Pembimbing II


Dr. B. Munlis Madani, M.Si



Sam'un Mukramin, S.Pd., M.P.D

Mengetahui

Dekan FKIP
Universitas Muhammadiyah Makassar


Erwin Akhy, S.Pd., M.Pd., Ph.D.
NBM: 860 934

Ketua Program Studi
Pendidikan Sosiologi


Drs. H. Nurdin, M.Pd.
NBM: 575 474

ABSTRAK

Andi Fifi Elfira Sari. 2018. *Persepsi Masyarakat terhadap Kehadiran Transportasi Online (Studi Kasus Masyarakat Kota Makassar)*. Skripsi, pendidikan sosiologi, universitas muhammadiyah makassar, dibimbing oleh Muhlis Madani dan Sam'un Mukramin.

Tujuan penelitian ini adalah (i) Untuk Mengetahui Persepsi Masyarakat Kota Makassar Terhadap Kehadiran Transportasi Online. (ii) Untuk Mengklasifikasikan Dampak Sosial Kehadiran Transportasi Online Di Kota Makassar. Jenis penelitian yang dilakukan adalah jenis penelitian kualitatif deskriptif yang bertujuan memahami persepsi masyarakat terhadap kehadiran transportasi online (studi kasus masyarakat kota makassar). Informan ditentukan secara purposive sampling berdasarkan karakteristik informan yang telah ditetapkan yaitu masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi transportasi online, masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi transportasi konvensional, masyarakat pengguna transportasi online, masyarakat pengguna transportasi konvensional dan Dinas Perhubungan Kota Makassar.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif, meliputi kegiatan yang sistematis untuk mendapatkan jawaban atas permasalahan yang diajukan. Penelitian kualitatif adalah metode atau jalan penelitian yang sistematis yang digunakan untuk mengkaji atau meneliti suatu objek pada latar alamiah tanpa ada manipulasi didalamnya tanpa ada pengujian hipotesis, metode-metode yang alamiah ketika hasil penelitian yang diharapkan bukanlah generalisasi berdasarkan ukuran-ukuran kuantitas, namun makna (segi kualitas) dan fenomena yang diamati.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, persepsi masyarakat mengenai kehadiran transportasi online ini merespon dengan baik adanya transportasi online ini karena transportasi online sangat membantu masyarakat dan ini menjangkau semua kalangan, transportasi online ini juga sangat efisien, murah dan nyaman. Adapun dampak sosial yang ditimbulkan yaitu lebih memudahkan masyarakat dalam bepergian dan meminimalisir pengeluaran masyarakat untuk transportasi dan membuka lapangan pekerjaan baru dan untuk pengemudi konvensional, adanya transportasi online ini mengurangi pendapatan mereka.

Kata kunci: Masyarakat dan Transportasi Online

KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur peneliti panjatkan atas kehadiran Allah Swt. Oleh karena rahmatnya, kemurahannya, petunjuknya, sehingga skripsi ini dapat kami selesaikan sebagaimana harapan kami, meskipun dalam bentuk yang sangat sederhana dan jauh dari kesempurnaan dan masih perlu perbaikan. Salam dan shalawat peneliti hanturkan kepada junjungan kita nabi besar Muhammad SAW, karena dengan ajaran beliau sebagai utusan Allah menjadi contoh yang patut di teladani dari segala aspek kehidupan. Nabi yang merombak peradaban jahiliyah menuju peradaban penuh keadaban yang modern, sehingga sampai saat ini kita tetap konsisten dengan apa yang telah di ajarkan beliau. Peneliti menyadari sepenuhnya bahwa dalam menyelesaikan studi maupun skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan dukungan yang diberikan oleh berbagai pihak. Olehnya patutlah kiranya penulis bersyukur dan berterima kasih yang setinggi-tingginya kepada:

Ucapan terima kasih sedalam-dalamnya kepada kedua orang tua yang sangat saya cintai, kepada ayahanda Andi Sakka dan ibunda tercinta Hasmi yang telah melahirkan dan membesarkan saya hingga mampu memberikan jalan kepada saya untuk menempuh pendidikan di perguruan tinggi yang hingga pada akhirnya berada pada tahap akhir dalam studi untuk meraih gelar sarjana seperti sekarang ini, beliaula yang senantiasa mencurahkan segala kasih sayangnya mulai masih dalam kandungan sampai saat ini, doa dan restunya yang tetap abadi sepanjang masa.

Dr. H. Abd. Rahman Rahim, S.E.,M.M, rektor Universitas Muhammadiyah Makassar, Erwin Akib,S.Pd.,M.Pd., dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Drs. H. Nurdin, M.Pd ketua jurusan Pendidikan Sosiologi Universitas Muhammadiyah Makassar dan Kaharuddin, S.Pd.,M.Pd.,P.Hd, sekretaris Jurusan Pendidikan Sosiologi Universitas Muhammadiyah Makassar, Dr. H. Muhlis Madani, M.Si sebagai pembimbing I dan Sam'un Mukramin, S.Pd.,M.Pd sebagai pembimbing II karena bimbingan dan arahan kedua pembimbinglah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Bapak dan ibu dosen jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan yang telah mendidik dan membimbing selama penulis mengikuti proses perkuliahan. Serta kepada seluruh teman-teman di jurusan Pendidikan Sosiologi Universitas Muhammadiyah Makassar angkatan 2012 terkhusus teman-teman kelas D dan teman-teman P2K posko Sawere yang senantiasa menemani dan mendukung serta memberikan motivasi terhadap penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhirnya kepada Allah SWT semua penulis serahkan. Semoga Allah membalas semua bantuan itu dengan pahala yang berlipat ganda dan memberi keselamatan tempat yang baik di akhirat kelak. Semoga skripsi ini bermanfaat untuk kita semua. Aamiin

Makassar Agustus 2018

Penyusun

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
SURAT PERJANJIAN	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat hasil Penelitian.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
A. Kajian Pustaka.....	8
B. Kerangka Pikir	24
BAB III METODE PENELITIAN	27
A. Jenis Penelitian.....	27
B. Lokus Penelitian.....	27
C. Informan Penelitian.....	28
D. Fokus Penelitian	28
E. Instrumen Penelitian	29
F. Jenis Dan Sumber Data	29
G. Teknik Pengumpulan Data.....	29

H. Teknik Analisis Data.....	31
I. Teknik Keabsahan Data	32
BAB IV GAMBARAN DAN HISTORIS LOKASI PENELITIAN.....	33
A. Deskripsi Umum Kota Makassar Sebagai Daerah Penelitian	33
B. Deskripsi Khusus Latar Pendidikan	42
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	49
A. Hasil Penelitian	49
B. Pembahasan	58
BAB VIII PENUTUP	66
A. Kesimpulan	66
B. Saran	67
DAFTAR PUSTAKA	68

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi sangat penting untuk manusia, karena memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (subway) dan taksi. Penduduk disana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka.

Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu : transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu. Jadi perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain.

Pada transportasi terdapat beberapa unsur pokok, yaitu: manusia, barang, kendaraan, jalan, organisasi. Ke lima unsur tersebut saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Dalam hal ini perlu diketahui terlebih dulu ciri penumpang dan barang, kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta pelaksanaan transportasi.

Harus diingat bahwa sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan dimana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integrasi dan keterpaduan jaringan. Sarana transportasi yang ada didarat, laaut, maupun udara memegang peranan vital dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan yang lain. Distribusi barang, manusia dan lain-lain akan menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana mengintegrasikan berbagai wilayah Indonesia.

Melalui transportasi penduduk antara wilayah satu dengan wilayah lainnya dapat ikut merasakan hasil produksi yang rata maupun hasil pembangunan yang ada. Transportasi jika dilihat dari sisi sosial lebih merupakan proses afiliasi budaya dimana ketika seseorang melakukan transportasi dan berpindah menuju daerah lain maka orang tersebut akan menemui perbedaan budaya dalam bingkai kemajemukan bangsa Indonesia. Pada umumnya perkembangan transportasi di Indonesia berjalan sedikit lebih lambat dibandingkan dengan negara-negara lain seperti Malaysia dan Singapura. Hal ini disebabkan oleh perbedaan regulasi

pemerintah masing-masing negara dalam menangani kinerja sistem transportasi yang ada.

Kebanyakan dari negara maju menganggap pembangunan transportasi merupakan bagian yang integral dari pembangunan perekonomian. Pembangunan berbagai sarana dan prasarana transportasi seperti halnya dermaga, pelabuhan, bandara, dan jalan rel dapat menimbulkan efek ekonomi berganda (*multiplier effect*) yang cukup besar baik dalam perekonomian local dan regional. Sektor transportasi dikenal sebagai salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan penumpang telah berkembang sangat dinamis serta berperan didalam menunjang pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan.

pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan.

Pertumbuhan sektor transportasi akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis. Kota makassar adalah sebuah kota yang terdapat di pulau sulawesi yang dulu pada masa penjajahan belanda dikenal dengan nama celebes dan dikenal sebagai salah satu wilayah yang mempunyai sumber daya alam yang melimpah.

Kota makassar sekarang ini menempati peringkat kelima terbesar dan teramai di indonesia dan pada saat ini pendapatan perkapita penduduknya semakin tinggi. Dilihat dari letak wilayahnya, kota makassar ini berpotensi sebagai daerah transit yang strategis diwilayah indonesia timur sebagai kota bisnis dan perdagangan, selain itu juga makassar terkenal sebagai salah satu tujuan kota wisata dan pendidikan di indonesia bagian timur. Maka dari itu banyak orang

datang untuk bersekolah dan mencari pekerjaan di kota makassar, sehingga kota ini semakin padat dan ramai oleh kendaraan yang berlalu lalang di jalanan. Akibat dari keramaian ini lalu lintas di kota ini sangat macet, dimana-mana kita akan menemukan kemacetan. Selain dari itu banyaknya bangunan-bangunan yang besar menghiasi kota ini sehingga lahan semakin sedikit untuk keperluan sarana publik.

Di kota makassar sendiri alat transportasi yang digunakan masyarakat sehari-hari dinamakan pete-pete. Istilah pete-pete telah lama dikenal masyarakat kota makassar dan masyarakat sulawesi selatan pada umumnya. Kebutuhan masyarakat kota tidak terlepas dari pengoperasian pete-pete sebagai transportasi umum, sejak lama pete-pete ditengah hiruk pikuk kehidupan masyarakat kota makassar. Selain pete-pete transportasi yang digunakan masyarakat sehari-hari yaitu bentor. Bentor adalah singkatan dari becak motor yang merupakan kendaraan roda tiga asal gorontalo. Kendaraan ini adalah ruang muatan seperti becak yang dirakit dengan menambahkan kendaraan bermotor jenis sepeda motor dibagian belakangnya. Kedua jenis transportasi ini dapat diakses oleh semua kalangan masyarakat baik masyarakat golongan bawah, menengah dan golongan atas karena biaya untuk menggunakan transportasi ini sangat bersahabat dengan masyarakat.

Pada tahun 2015 transportasi online mulai populer di makassar. Hingga saat ini ada beberapa jasa transportasi online yang beroperasi di makassar, transportasi online hadir dengan menawarkan berbagai kemudahan, kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan jasa transportasi. Ada berbagai varian yang ditawarkan mulai dari untuk transportasi biasa kemudian jasa antar makanan dan

barang dan masih banyak lagi. Dari segi kepraktisan layanan jasa transportasi berbasis online ini cukup menggunakan telepon pintar yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa transportasi online yang ada didalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan transportasi. Dari segi transparansi, jasa transportasi online ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi online secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan dan sebagainya. Kenyamanan inilah yang membuat sebagian orang beralih menggunakan transportasi online. Seperti pengakuan salah satu warga kota Makassar yang kesehariannya menggunakan transportasi online, “sebelum kehadiran transportasi online, saya kerap memakai jasa bentor atau ojek hasil modifikasi becak dan motor, dan untuk mendapatkannya saya harus berjalan kaki keluar dari kompleks namun semenjak kehadiran transportasi saya tidak perlu lagi susah berjalan kaki keluar kompleks saya hanya perlu mengusap handphone lalu menunggu beberapa menit di teras rumah”. Disamping kenyamanan yang ditawarkan harganya juga sangat bersahabat semua kalangan masyarakat dapat menikmati.

Kehadiran transportasi online ini seakan menjawab semua kebutuhan masyarakat, dimana saat ini masyarakat membutuhkan sarana transportasi yang dapat diakses tiap waktu, cepat sampai tujuan, tidak sumpek, kekinian dan tentunya biaya yang murah. Namun perubahan ini tidak serta merta diterima oleh para driver transportasi konvensional, mereka menuduh bahwa kehadiran transportasi online membuat pendapatannya menurun, seperti beberapa waktu

yang lalu puluhan bentor menggelar aksi sweeping ojek online di Fly Over makassar, mereka menggelar aksi yang merupakan bentuk protes kepada pemerintah yang tak mengayomi para driver ojek konvensional. Beberapa waktu yang lalu juga terjadi kekerasan terhadap driver ojek online, ditengah jalan yang ramai para driver ojek konvensional melucuti baju sang driver online di depan umum, mereka membanting helm dan membakar jaket yang dikenakan, dan masih banyak lagi kekerasan-kekerasan yang didapatkan driver online.

Berdasarkan dari uraian latar belakang yang ada di atas, maka penulis tertarik melakukan penelitian yang membahas tentang “**Persepsi Masyarakat Terhadap Kehadiran Transportasi Online (Studi Kasus Masyarakat Kota Makassar)**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana persepsi masyarakat kota Makassar terhadap kehadiran transportasi online ?
2. Bagaimana dampak sosial keberadaan transportasi online di kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Yang menjadi tujuan dari penelitian adalah :

1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat kota Makassar terhadap kehadiran transportasi online.
2. Untuk mengklasifikasikan dampak sosial kehadiran transportasi online di kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian tersebut, adapun manfaat dari dilakukannya penelitian ini, yaitu :

1. Manfaat teoritis

- a. Diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu sosial dan pendidikan pada umumnya serta ilmu pendidikan sosiologi pada khususnya.
- b. Diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi dibidang karya ilmiah serta bahan masukan bagi penelitian sejenis di masa yang akan datang.

2. Manfaat praktis

- a. Bagi masyarakat, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan informasi dan perkembangan transportasi khususnya transportasi berbasis online di kota makassar.
- b. Bagi pemerintah, hasil penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan penerimaan transportasi berbasis online pada masyarakat kota makassar.
- c. Bagi peneliti, hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan dan mengembangkan kemampuan penulis dalam bidang pendidikan sosiologi dan juga sebagai bekal untuk masuk dalam sebuah instansi serta pengalaman didalam lingkungan sekitar.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

a. Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (GO-JEK) di Surabaya

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap penggunaan transportasi online di Surabaya (Gojek). Populasi dalam penelitian ini adalah konsumen yang menggunakan pelayanan dari transportasi online (Gojek). Teknik pengambilan sampel menggunakan metode in-depth interview dengan melakukan wawancara secara mendalam kepada informan yang berjumlah 10 orang dilatar belakangi usia dan profesi yang berbeda. Teknik analisis yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif yang berguna untuk memberikan fakta dan data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi masyarakat terhadap penggunaan transportasi online (Gojek) berpengaruh signifikan dan positif. Persepsi masyarakat terbukti bahwa dapat mempengaruhi pandangan terhadap transportasi online. Dikarenakan transportasi online melakukan pelayanan terhadap masyarakat, maka mulai dari kinerja maupun atribut transportasi dapat mempengaruhi persepsi masyarakat. Baik buruknya persepsi yang ada dimasyarakat terhadap transportasi online, bergantung pada kualitas para pengemudi transportasi online pada saat memberikan pelayanan terhadap masyarakat sebagai konsumen baik itu persepsi buruk maupun persepsi yang baik terhadap transportasi online.

b. Persepsi Masyarakat Tentang Keberadaan Bus Rapid Transit Mamminasata Di Kota Makassar

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan jenis penelitian lapangan, permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana persepsi masyarakat tentang keberadaan bus rapid transit mamminasata, yang bertujuan untuk mengetahui dan memperoleh data mengenai persepsi masyarakat tentang keberadaan bus rapid transit mamminasata di kota makassar dengan instrumen pengumpulan data menggunakan wawancara, observasi dan dokumentasi. Penelitian ini dianalisis dengan menggunakan model interaktif melalui tiga prosedur yaitu reduksi data, penyajian data, dan pengambilan kesimpulan dan hasil penelitian.

Hasil penelitian mengenai persepsi masyarakat tentang keberadaan bus rapid transit mamminasata dikota makassar ini mersepon positif adanya bus rapid transit walaupun ada beberapa kalangan masyarakat yang awalnya menganggap bahwa ini akan membawa dampak negatif. Namun bus rapid transit mamminasata ini masih membutuhkan perhatian dari pemerintah dalam hal pemenuhan halte, adapun faktor yang menyebabkan masyarakat kurang meminati *bus rapid transit* mamminasata karena halte yang belum mamandai dan jadwal pengoperasian yang tidak pasti atau jadwal operasi bus rapid transit mamminasata belum diketahui masyarakat secara detail.

2. Teori Interaksionisme simbolik

Interaksionisme simbolik merupakan teori yang memberikan pemahaman tentang perspektif masyarakat kota makassar terhadap kehadiran transportasi online. Masyarakat juga dapat membaca dan memfilter makna yang terkandung di

dalam simbol yang dimunculkan melalui tawaran yang dihadirkan oleh pengelola transportasi online yang kemudian masuk dalam pikiran individu sehingga sampai pada keputusan menerima atau menolak hadirnya transportasi online.

Mead (Ritzer & Goodman, 2010: 275-277) memandang bahwa orang bergerak untuk bertindak berdasarkan makna yang diberikan pada orang, benda dan peristiwa. Makna-makna ini diciptakan dalam bahasa yang digunakan orang, baik untuk berkomunikasi dengan orang lain maupun dengan dirinya sendiri, atau pikiran pribadinya. Bahasa memungkinkan orang untuk mengembangkan perasaan mengenai diri dan untuk berinteraksi dengan orang lainnya dalam sebuah komunitas.

Dibawah ini prinsip-prinsip dasar dalam teori interaksionisme simbolik ini meliputi (Ritzer, 1992:209), yaitu:

- a. Tak seperti binatang, manusia dibekali kemampuan untuk berpikir.
- b. Kemampuan berpikir dibentuk oleh interaksi sosial.
- c. Dalam interaksi sosial manusia mempelajari arti simbol yang memungkinkan mereka menggunakan kemampuan berpikir mereka yang khusus itu.
- d. Makna dan simbol memungkinkan manusia melanjutkan tindakan khusus dan berinteraksi.
- e. Manusia mampu mengubah arti dan simbol yang mereka gunakan dalam tindakan dan interaksi berdasarkan penafsiran mereka terhadap situasi.
- f. Manusia mampu membuat kebijakan modifikasi dan perubahan, sebagian karena kemampuan mereka berinteraksi dengan diri mereka sendiri, yang memungkinkan mereka menguji serangkaian peluang tindakan, menilai

keuntungan dan kerugian relatif mereka, dan kemudian memilih satu diantara serangkaian peluang tindakan itu.

- g. Pola tindakan dan interaksi yang saling berkaitan akan membentuk kelompok dan masyarakat.

Prinsip-prinsip dasar dalam teori interaksionisme simbolik ini merupakan gambaran yang dimunculkan dalam teori, hanya untuk memberikan gambaran yang kongkrit dan sistematis, bahwa manusia mempunyai pola pikir yang mampu menganalisis dan memilih yang baik dan buruk, manusia juga dapat menginterpretasikan apa saja didapatkan dalam peristiwa atau yang didengar dan dilihatnya sebagian bentuk pengamatan simbol dari keberadaan transportasi online sebagai salah satu angkutan kota di kota makassar. Dengan prinsip itu, maka sangat jelas bahwa manusia dibedakan dengan hewan karena mempunyai pola pikir yang akan membawa dirinya pada hal yang positif atau bahkan pada hal negatif, tergantung dari sudut pandang individu yang menyerapnya.

Istilah Interaksionisme simbolik menunjukkan kepada sifat khas dari interaksi antar manusia. Ke-khasannya itu, adalah bahwa manusia saling mnerjemahkan dan saling mendefinisikan tindakannya, bukan hanya sekedar reaksi belaka dari tindakan seseorang terhadap orang lain. Tanggapan seseorang tidak dibuat secara langsung terhadap tindakan orang lain, tetapi didasarkan atas “makna” yang diberikan terhadap tindakan orang lain itu. Interaksi antar individu, diatur oleh penggunaan simbol-simbol, interpretasi atau dengan saling berusaha untuk saling memahami maksud dari tindakan masing-masing. Proses interaksi manusia itu bukan suatu proses saat adanya stimulus secara otomatis dan langsung

menimbulkan tanggapan atau respon, tetapi antara stimulus yang diterima dan respon yang terjadi sesudahnya oleh proses interpretasi ini adalah proses berpikir yang merupakan kemampuan yang dimiliki manusia (Natzir, 2008:32).

Proses interpretasi yang menjadi penengah antara stimulus dan respon menempati posisi kunci dalam teori interaksionisme simbolik. Benar penganut teori ini mempunyai perhatian juga terhadap stimulus dan respon, tetapi perhatian mereka lebih ditekankan kepada proses interpretasi yang diberikan oleh individu terhadap stimulus yang datang itu (Ritzer, 2011:52).

Dengan kata lain, teori interaksionisme simbolik merupakan tindakan manusia dalam menjalin interaksinya dengan sesama anggota masyarakat. Manusia tidak hidup sendiri didalam masyarakat dan manusia juga membutuhkan orang, dengan begitu maka, dengan interaksi yang dibangun akan memberikan asumsi yang positif karena saling memberikan makna dan simbol yang dimunculkan dalam kehidupan sehari-harinya. Jadi tidak hanya aktor-aktor tertentu yang mampu memberikan simbol atau makna yang diberikan, tetapi sesama masyarakat juga sama-sama memberikan kontribusi sebagai sesuatu yang sangat penting untuk diinterpretasikan (Sholeh, 2011:20).

Mead (Narwoko & Suyanto, 2004:20) memandang bahwa agar interaksi sosial bisa berjalan dengan tertib dan teratur dan agar anggota masyarakat bisa berfungsi secara normal, maka yang diperlukan bukan hanya kemampuan untuk bertindak sesuai dengan konteks sosialnya, tetapi jua memerlukan kemampuan untuk menilai secara objektif perilaku kita sendiri dari sudut pandang orang lain.

Blumer (Veeger, 1993: 224-227) mengembangkan lebih lanjut gagasan mead dengan mengatakan bahwa ada lima konsep dasar dalam interaksionisme simbolik, yaitu :

- a) Konsep diri (*self*), memandang manusia bukan semata-mata organisme yang bergerak di bawah pengaruh stimulus, baik dari luar maupun dari dalam, melainkan organisme yang sadar akan dirinya. manusia mampu memandang diri sebagai objek pikirannya dan bergaul atau berinteraksi dengan diri sendiri.
- b) Konsep perbuatan (*action*), karena perbuatan manusia dibentuk dalam dan melalui proses interaksi dengan diri sendiri, maka perbuatan itu berlainan sama sekali dengan gerak makhluk selain manusia. Manusia menghadapi berbagai persoalan kehidupannya dengan beranggapan bahwa ia tidak dikendalikan oleh situasi, melainkan merasa diri di atasnya.
- c) Konsep objek (*object*), memandang manusia hidup di tengah-tengah objek. Objek itu dapat bersifat fisik atau khayalan kebendaan atau abstrak seperti konsep kebebasan, atau agak kabur seperti ajaran filsafat. Inti dari objek itu tidak ditentukan oleh ciri-ciri instrinsiknya, melainkan oleh minat orang dan arti yang dikenakan kepada objek-objek itu.
- d) Konsep interaksi sosial (*social interaction*), interaksi bahwa setiap masing-masing memindahkan diri mereka secara mental ke dalam posisi orang lain. Dengan berbuat demikian, manusia mencoba memahami maksud aksi yang dilakukan oleh orang lain sehingga interaksi dan komunikasi dimungkinkan terjadi. Interaksi tidak hanya berlangsung melalui gerak-gerik saja, melainkan

terutama melalui simbol-simbol yang perlu dipahami dan dimengerti maknanya. Dengan interaksi simbolik, orang mengartikan dan menafsirkan gerak-gerik orang lain dan bertindak sesuai makna itu.

- e) Konsep tindakan bersama (*joint action*), artinya aksi kolektif yang lahir dari perbuatan masing-masing peserta kemudian dicocokkan dan disesuaikan satu sama lain. Inti dari konsep ini adalah penyerasian dan peleburan banyaknya arti, tujuan, pikiran dan sikap.

Olah karena itu, interaksi sosial memerlukan banyak waktu untuk mencapai keserasian dan peleburan. Eratnya kaitan antara aktifitas kehidupan manusia dengan simbol-simbol karena memang kehidupan manusia salah satunya berada dalam lingkungan simbolik.

Goffman yang juga merupakan salah satu menganut pendekatan interaksionalisme simbolik juga menyatakan bahwa teknik-teknik yang dipakai seseorang untuk mengendalikan kesan-kesan dimata orang lain disebut “seni pengaturan kesan”. Perilaku “asli” yang ekspresif, spontan dan kurang dapat dikendalikan, seharusnya tidak diumbar begitu saja oleh seseorang. Hal ini merujuk pada pernyataan Goffman bahwa masalah utama yang dihadapi setiap individu dalam berbagai hubungan sosial adalah bagaimana mengontrol kesan-kesan yang diberikan kepada orang lain. Oleh karena itu, Goffman mengajukan membedakan dua macam pernyataan (Narwoko & Suyanto. 2004: 21), antara lain:

- a) Pernyataan yang diberikan (*expression given*), yaitu sarana-sarana tanda yang dengan sengaja dipergunakan untuk menyampaikan informasi tertentu kepada orang lain.
- b) Pernyataan lepas (*expression given of*), yaitu informasi yang disampaikan tanpa sengaja.

Ketika berinteraksi dengan orang, yaitu berarti seseorang tampil di panggung depan (*frontstage*), maka yang akan ditampilkan adalah pernyataan yang diberikan sesuai dengan identitas macam apa yang ingin di kesankan si pembicara. Sedangkan, bila seorang berada di panggung belakang (*backstage*), pernyataan dan perilaku apa pun yang ditampilkan si pembicara tidaklah menjadi persoalan (Narwoko & Suryanto. 2004:21).

Seseorang atau kelompok yang telah mampu berempati dan menilai diri sendiri sesuai dengan pandangan orang lain disebut Mead sebagai “diri” (*the self*). “diri” dibentuk dan diubah melalui interaksi dengan orang lain; seseorang tidak dilahirkan dengan identitas dan karakteristik “diri” yang telah menjadi, melainkan dibentuk oleh lingkungannya melalui simbol-simbol dan sosialisasi. Mead menyebut kemampuan untuk menyesuaikan perilaku seseorang sebagai tanggapan terhadap situasi-situasi sosial tertentu sebagai “pengambilan peranan” atau *roll-taking* (Narwoko & Suryanto, 2004: 21-22).

Sunarto (Narwoko & Suyanto, 2004: 22), para penganut pendekatan interaksionisme simbolik memandang tindakan “pengambilan peranan” pada dasarnya harus memperhatikan dua faktor. Dugaan orang sebelumnya terhadap tanggapan yang akan diberikan oleh orang lain kepada mereka. Kedua, pemikiran

atau pandangan orang mengenai perilaku mereka sendiri dengan mengingat tafsiran mereka terhadap tanggapan orang lain.

Mead lebih lanjut menyatakan bahwa dalam “diri” terhadap dua komponen, yakni *I* dan *me*. Perilaku yang diperbuat dengan memperhitungkan kemungkinan reaksi atau sikap-sikap orang lain mencerminkan apa yang oleh mead dinamakan *me*. Sedangkan *I* adalah perwujudan dari identitas pribadi orang per orang yang khas (Narwoko & Suyanto, 2004:22).

3. Teori Sosialisasi

Proses sosialisasi merupakan suatu proses yang amat besar signifikansinya bagi kelangsungan keadaan tata tertib masyarakat. Artinya, hanya lewat proses sosialisasi itu sajarah norma-norma sosial dapat diwariskan dan diteruskan dari generasi ke generasi (dengan ataupun tanpa perubahan). Itulah sebabnya masyarakat tidak dapat/tidak harus segera dan secara terus menerus melaksanakan proses sosialisasi terhadap individu-individu warganya (Narwoko & Suyanto, 2004: 75-76).

Sosialisasi tidak bersifat sekaligus/total, dalam arti merupakan proses yang terus berkembang, bergerak dari masa kanak-kanak sampai usia tua. Misalnya beberapa norma, seperti peraturan-peraturan dasar mengenai makanan dan makan, disampaikan kepada individu sewaktu ia masih kanak-kanak; beberapa norma lainnya seperti norma pacaran ditangguhkan sampai usia berikutnya (ketika memasuki usai awal remaja). Beberapa lagi yang lain melibatkan pengajaran yang terus menerus dan dilakukan sepanjang kehidupan manusia.

Proses sosialisasi itu merupakan suatu proses yang amat besar signifikannya bagi kelangsungan keadaan tertib masyarakat. Artinya, hanya lewat proses-proses sosialisasi itu sajalah norma-norma sosial itu dapat diwariskan dan diteruskan dari generasi ke generasi (Narwoko & Suyanto, 2004:75). Bagi Berger dan Luckman (Hardiani, 2015:82) menjelaskan bahwa sosialisasi primer dialami individu dalam dunia kanak-kanak.

Sosialisai primer merupakan yang paling penting bagi individu, sebab struktur dasar dari semua sosialisai sekunder harus mempunyai kemiripan dengan struktur dasar sosialisasi primer. Setiap individu dilahirkan kedalam suatu struktur sosial yang objektif, dan disinilah ia menjumpai orang-orang yang berpengaruh dan yang bertugas mensosialisasikannya. Ia dilahirkan tidak hanya ke dalam suatu struktur sosial yang objektif, tetapi juga kedalam dunia sosial subjektif. Orang-orang yang berpengaruh itu mengantarai dunia dengan diri, memodifikasi dunia atau menyeleksi aspek-aspek dari dunia yang sekiranya sesuai dengan lokasi dan watak khas mereka yang berakar pada biografi masing-masing (Manuaba, 2010: 14).

Aktivitas melaksanakan sosialisasi dikerjakan oleh person-person tertentu yang sadar atau tidak, dalam hal ini bekerja mewakili masyarakat. Person-person tersebut dapat dibedakan menjadi dua (Narwoko & Suyanto 2004: 77), yaitu pertama, person-person yang mempunyai wibawa dan kekuasaan atas individu-individu yang disosialisasi. Kedua, person-person yang mempunyai kedudukan yang sederajat (atau kurang lebih sederajat) dengan individu-individu yang tengah

disosialisasi. Contoh, kawan sepermainan, teman sekelas, saudara sebaya dan sebagainya.

Berakhirnya sosialisasi primer menandakan individu sudah merupakan anggota masyarakat dan secara subjektif telah memiliki suatu diri dan sebuah dunia. Namun, internalisasi masyarakat, identitas, dan kenyataan, tidak terjadi sekali jadi dan selesai tuntas. Sosialisasi tidak pernah total dan tidak pernah selesai. Hal ini menghadapkan pada dua masalah lain, yakni: pertama, bagaimana kenyataan yang sudah diinternalisasi dalam sosialisasi primer dipertahankan dalam kesadaran; kedua, bagaimana sosialisasi berikutnya berlangsung. Dalam hal ini ada kecenderungan dalam masyarakat yang khasanah pengetahuannya sederhana, tidak akan terjadi sosialisasi lebih lanjut. Namun, perlu diingat juga bahwa semua masyarakat mempunyai pembagian kerja sehingga terjadi tingkat distribusi pengetahuan, dan sosialisasi sekunder terjadi (Berger Dan Luckmann, 1990:198).

Berger dan Luckman (1990: 198-199) mengatakan bahwa:

sosialisasi sekunder adalah sosialisasi sejumlah “sub-dunia” kelembagaan, atau yang berlandaskan lembaga. Lingkup jangkauan dan sifat sosialisasi ini, ditentukan oleh kompleksitas pembagian kerja dan distribusi pengetahuan dalam masyarakat yang menyertainya. Sosialisasi sekunder adalah proses memperoleh pengetahuan khusus sesuai dengan perannya (*role specific knowledge*), dan peranan ditentukan berdasarkan pada pembagian kerja.

Selain sosialisasi primer dan sosialisasi sekunder sebagaimana yang telah dijelaskan tersebut, terdapat juga media sosialisasi yang dapat diartikan sebagai tempat dimana sosialisasi itu terjadi atau disebut juga sebagai agen sosialisasi (*agent of socialization*) atau sarana sosialisasi. Agen sosialisasi yang dimaksud

adalah pihak-pihak yang membantu seorang individu menerima nilai-nilai atau tempat dimana seorang individu belajar terhadap segala sesuatu yang kemudian menjadikannya dewasa.

4. Transportasi dan Perubahan Sosial

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Sistem angkutan pada dasarnya dibentuk dan prasarana dan sistem sarana yang dioperasikan dengan sistem pengoperasian atau sistem perangkat lunak yang terdiri dari komponen-komponen: frekuensi, tarif dan lain-lain. Sistem angkutan umum terdiri dari: sistem jaringan rute, terminal, halte, jenis armada, dimensi armada dan desain kendaraan. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia. Beberapa tahun terakhir ini bermunculan transportasi berbasis online.

Transportasi berbasis online merupakan kendaraan yang berbasis aplikasi HP dimana pelanggan memesan kendaraan berbasis online lewat sistem aplikasi HP. Dalam aplikasi sudah dapat diketahui jarak, lama pemesanan, harga, nama orang yang menjemput, serta perusahaan pengelolanya. Seluruh identitas pengendara sudah diketahui secara pasti karena perusahaan telah melakukan proses verifikasi terlebih kerjasama kemitraan.

Masyarakat sering dikenal dengan istilah *society* yang membentuk berarti sekumpulan orang yang membentuk sistem yang terjadi komunikasi dalam kelompok tersebut. Menurut Wikipedia, kata masyarakat sendiri diambil dari bahasa Arab, *musyarak*. Masyarakat juga biasa diartikan sebagai sekelompok orang yang saling berhubungan dan kemudian membentuk yang lebih besar biasanya masyarakat juga diartikan sebagai sekelompok orang yang hidup dalam suatu wilayah dan hidup teratur oleh adat didalamnya. Menurut P.j bouman dalam Abdullah Idi (2010:38) masyarakat merupakan pergaulan hidup yang akrab antara manusia, dipersatukan dengan cara tertentu oleh hasrat-hasrat kemasyarakatan tertentu. sedangkan menurut Selo Soemardjan dalam Nurayani Soyomukti (2010:63) masyarakat adalah keseluruhan organik yang pada dasarnya selalu terdiri dari bagian-bagian yang saling tergantung.

Jadi dapat disimpulkan bahwa masyarakat adalah orang-orang yang hidup bersama, yang menghasilkan kebudayaan dan suatu sistem dari kebiasaan atau tata cara, dari wewenang dan kerja sama antara berbagai kelompok dan penggolongan, pengawasan tingkah laku serta kebebasan-kebebasan manusia dan merupakan kumpulan para individu yang menyatakan diri mereka menjadi satu kelompok. Setiap masyarakat ini akan selalu mengalami perubahan, tidak ada satupun masyarakat yang tidak mengalami perubahan dan setiap masyarakat memiliki persepsi yang berbeda-beda mengenai perubahan yang terjadi.

Persepsi merupakan suatu proses yang dipelajari melalui interaksi dengan lingkungan sekitar. Menurut Robbins (1999:124) pengertian persepsi merupakan kesan yang diperoleh oleh individu melalui panca indera kemudian dianalisa

(diorganisir), diinterpretasi dan kemudian dievaluasi, sehingga individu tersebut memperoleh makna. Menurut Walgito (19889:54) ada tiga syarat yaitu adanya objek yang dipersepsi, adanya alat indra atau reseptor dan adanya perhatian.

Perubahan Sosial merupakan perubahan yang terjadi dalam sistem sosial. Lebih tepatnya, ada perbedaan antara keadaan sistem tertentu dalam jangka waktu yang berlainan. Saat mengatakan adanya Perubahan Sosial pasti yang ada dibenak seseorang adalah sesuatu yang terjadi setelah jangka waktu tertentu dan ada perbedaan dari sebelumnya, kalau bicara mengenai kata sebelumnya, pasti ada kata setelahnya dalam bahasa inggrisnya (*before and after*).

Untuk itu terdapat tiga konsep dalam Perubahan Sosial, yang pertama, studi mengenai perbedaan. Kedua, studi harus dilakukan pada waktu yang berbeda. Dan yang ketiga, pengamatan pada sistem sosial yang sama. Itu berarti untuk dapat melakukan studi Perubahan Sosial, harus melihat adanya perbedaan atau perubahan kondisi objek yang menjadi fokus studi. kemudian harus dilihat dalam konteks waktu yang berbeda, maka dalam hal ini menggunakan studi komparatif dalam dimensi waktu yang berbeda. Dan setelah itu objek yang menjadi fokus studi komparasi harus merupakan objek yang sama. Jadi dalam perubahan sosial mengandung adanya unsur dimensi ruang dan waktu. (Nanang Martono, hal 2).

Dimensi ruang menunjuk pada wilayah terjadinya Perubahan Sosial serta kondisi yang melingkupinya, yang mana di dalamnya mencakup konteks sejarah (*history*) yang terjadi pada wilayah tersebut. sedangkan dimensi waktu meliputi konteks masa lalu, sekarang dan masa depan.

Proses perubahan dalam masyarakat itu terjadi karena manusia adalah makhluk yang berfikir dan bekerja di samping itu, selalu berusaha untuk memperbaiki

nasibnya serta kurang-kurangnya berusaha untuk mempertahankan hidupnya. Namun ada juga yang berpendapat bahwa perubahan sosial dalam masyarakat itu, karena keinginan manusia untuk menyesuaikan diri dengan keadaan disekelilingnya atau disebabkan oleh ekologi.

Dalam proses perubahan pasti ada yang namanya jangka waktu atau kurun waktu tertentu, ada dua istilah yang berkaitan dengan jangka waktu perubahan sosial yang ada di masyarakat, yaitu ada evolusi dan revolusi, adanya evolusi atau perubahan dalam jangka waktu yang relative lama, itu akan tetap mendorong masyarakat ataupun sistem-sistem sosial yang ada atau unit-unit apapun untuk menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

5. Perilaku Masyarakat Terhadap Modernisasi

1. Modernisasi dan globalisasi

Modernisasi merupakan segala bentuk perubahan masyarakat yang berpindah dari keadaan yang tradisional atau pra modern menuju masyarakat modern. Menurut Soerjono Soekanto menyatakan modernisasi merupakan bentuk bentuk hubungan sosial yang berubah namun direncanakan terlebih dahulu atau yang biasa disebut dengan social planning. Atau dengan pengertian tersebut, maka secara umum istilah modern mengandung pengertian sebagai berikut :

- a) Modern berarti kemajuan yang terjadi dalam seluruh bidang masyarakat untuk menambah taraf hidup masyarakat secara merata.
- b) Modern berarti kemanusiaan yang tinggi akan nilai peradabannya dalam pergaulan hidup masyarakat

Globalisasi merupakan proses menyebarnya unsur-unsur baru yang membawa informasi mendunia baik secara cetak maupun elektronik. Globalisasi

ada karena disebabkan oleh kemajuan di bidang komunikasi. Masyarakat juga sering menyebut globalisasi sebagai penghapus batas ruang dan waktu. Berikut adalah unsur globalisasi yang sukar diterima oleh masyarakat.:

- a) Teknologi rumit dan mahal
- b) Budaya luar tidak bersifat ideologi dan religi
- c) Disesuaikan dengan kondisi masyarakat

Berikut adalah unsur globalisasi yang mudah diterima antara lain :

- a) Unsurnya mudah disesuaikan dengan kondisi masyarakat
- b) Memiliki teknologi tepat guna
- c) Adanya pendidikan formal di sekolah

2. Perilaku Masyarakat dalam Perubahan Sosial Budaya di Era Global

- a) Sikap komsumerisme
- b) Nilai-nilai kebersamaan diabaikan
- c) Timbul rasa materialistis
- d) Berkomunikasi dengan alat yang lebih mudah
- e) Berbusana mengikuti model
- f) Gaya hidup kebarat-baratan
- g) Emansipasi wanita
- h) Pola pemikiran yang berubah

B. Kerangka Pikir

Transportasi online merupakan salah satu angkutan kota semenjak 3 tahun terakhir. Transportasi muncul menjadi solusi bagi mobilitas penduduk kota Makassar yang terbilang sangat tinggi sehingga adanya transportasi ini

diharapkan mampu memberikan layanan jasa kepada masyarakat yang menyenangkan dan efisien.

Tentu dengan adanya transportasi online di kota makassar berdampak pada partisipatif masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi tersebut. Oleh karena itu sosialisasi memegang peranan penting dalam mengarahkan perhatian masyarakat.

Kehadiran transportasi ini harus diamati juga aspek kecenderungan masyarakat dalam memahami nilai dari adanya angkutan ini, perspektif masyarakat sangat didasari akan nilai guna bagi kalangan umum yang bisa berbeda-beda. Kalangan masyarakat pengguna angkutan akan berbeda cara pandangnya dengan supir angkot yang juga merasa berdampak pada mata pencariannya.

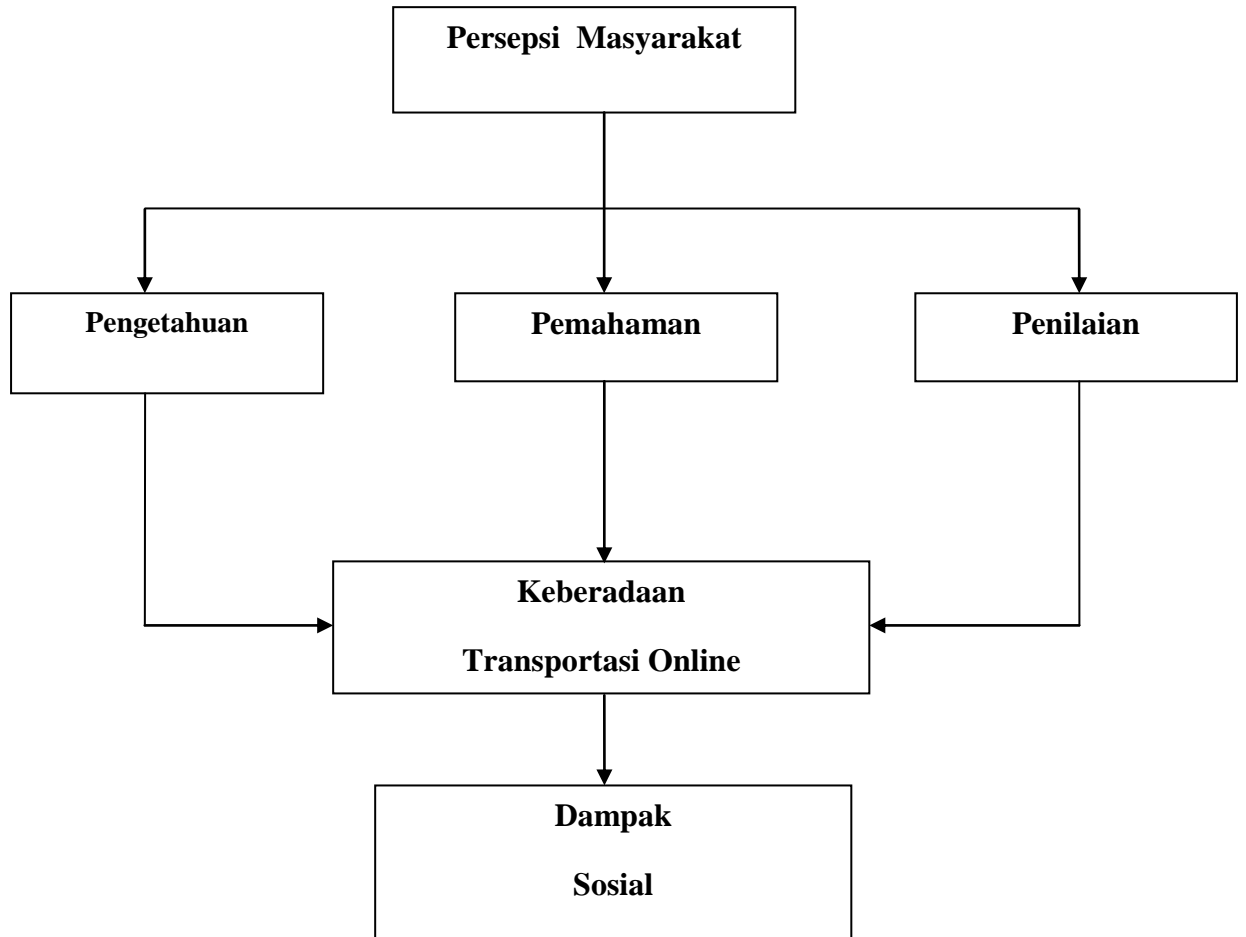
Oleh karena itu, penulis menggunakan teori interaksionisme simbolik dalam mengungkap dan menganalisis perspektif masyarakat terhadap kehadiran transportasi online di kota Makassar. Interaksionisme simbolik berfokus pada cara dimana makna muncul melalui interaksi. Fokus utamanya adalah untuk menganalisis makna dari kehidupan sehari-hari dapat terbentuk. Melalui kerja pengamatan secara dekat dan akrab, penulis hendak mendeskripsikan persepsi masyarakat terhadap transportasi online sebagai simbol untuk memberikan layanan transportasi yang nyaman dan efisien di kota makassar.

Selain itu, melalui teori fungsional dan modernisasi, penulis juga hendak mendeskripsikan dampak sosial adanya transportasi online khususnya bagi masyarakat yang ada di kota makassar. Dampak sosial ini akan tampak setelah

persepsi masyarakat terhadap keberadaan transportasi berhasil dianalisis melalui pihak-pihak yang menerima atau menolak keberadaan transportasi online di kota makassar.

Agar lebih jelas dalam mengkaji perspektif penerimaan masyarakat terhadap keberadaan transportasi online di kota makassar, maka dibuatkan skema kerangka konsep penelitian ini yang bermaksud untuk menerangkan alur penelitian ini berjalan. Adapun skema kerangka konsep seperti bagan 1.1 dibawah ini.

Bagan 1.1. Skema Kerangka Konsep



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Menurut Iskandar (2009:1), penelitian kualitatif merupakan proses kegiatan mengungkapkan secara logis, sistematis dan empiris terhadap fenomena-fenomena sosial yang terjadi disekitar kita untuk direkonstruksikan guna mengungkapkan kebenaran bermanfaat bagi kehidupan masyarakat dan ilmu pengetahuan.

Sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini yang telah diuraikan sebelumnya akan dianalisis secara mendalam menggunakan kerangka metodologi penelitian kualitatif.

Adapun jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus. Penelitian ini bersifat deskriptif yang merupakan usaha mengungkapkan suatu masalah, keadaan atau peristiwa sebagaimana adanya sehingga bersifat sekedar untuk mengungkapkan fakta. Hasil penelitian ditekankan pada memberikan gambaran secara obyektif tentang keadaan sebenarnya dari objek yang diselidiki.

B. Lokus penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar, dengan alasan lokasi sesuai dengan target penelitian.

C. Informan penelitian

Adapun informan yang dalam penelitian ini ditentukan secara *purposive* (bertujuan), dengan melihat kesesuaian antara calon informan dengan informasi yang dibutuhkan. Artinya, informan yang akan dipilih adalah mereka yang betul-betul terkait dengan keberadaan transportasi online serta masyarakat. Adapun informan penelitian ini antara lain:

1. Masyarakat pengguna transportasi konvensional minimal 2 tahun
2. Masyarakat pengguna transportasi online minimal 2 tahun
3. Driver transportasi konvensional minimal 2 tahun
4. Driver transportasi online minimal 2 tahun
5. Dinas perhubungan Kota Makassar

Peneliti akan mengumpulkan data melalui informan diatas sesuai teknik pengumpulan data dalam penelitian ini. Penentuan informan selanjutnya dilakukan secara *snowball*. Artinya, aktor-aktor yang terlibat sebagai yang telah disebutkan sebelumnya dilakukan secara *purposive*, namun dalam menentukan orang-orang yang akan diwawancarai dari setiap aktor dilakukan secara *snowball*. Artinya, setelah penulis tiba di aktor yang telah ditentukan, penulis akan mencari tahu dilokasi tersebut siapa saja yang betul-betul memahami persoalan persepsi masyarakat terhadap keberadaan transportasi online.

D. Fokus Penelitian

Adapun yang menjadi fokus atau titik perhatian dalam penelitian ini adalah tentang persepsi masyarakat terhadap kehadiran transportasi online di kota Makassar.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kamera, lembar observasi, pedoman wawancara, angket, dan peneliti sendiri. Sugiono (2013:222) menyatakan bahwa peneliti kualitatif sebagai *Human Instrument*, berfungsi menetapkan fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data, analisis data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan atas temuannya.

F. Jenis dan Sumber Data

Untuk mendukung validitas penelitian ini, ada dua jenis data yang hendak dikumpulkan untuk selanjutnya menjadi bahan analisis yakni :

1. Data primer merupakan data utama dalam penelitian ini. Data primer diperoleh secara langsung dari sumber data, yaitu informan penelitian melalui hasil wawancara dan observasi.
2. Data sekunder berupa data-data yang didapatkan dari hasil referensi atau dokumentasi.

G. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Teknik pengumpulan data dalam penelitian kualitatif pada umumnya menggunakan teknik observasi, wawancara dan studi dokumentasi (Iskandar, 2009: 120-121). Dengan demikian, tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, peneliti tidak akan memperoleh data yang memenuhi standar yang ditetapkan. Teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi teknik wawancara, observasi (pengamatan) dan

studi dokumentasi yang kesemuanya terkait dengan persepsi masyarakat dan dampaknya terkait keberadaan transportasi online di kota Makassar. Adapun penjelasan ketiga teknik pengumpulan data, yaitu:

1. Wawancara

Teknik wawancara merupakan teknik pengumpulan data kualitatif dengan menggunakan instrumen yaitu pedoman wawancara. Wawancara dilakukan oleh peneliti dengan subyek penelitian yang terbatas (Iskandar, 2009:129). Wawancara dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mengumpulkan keterangan, pendapat informan mengenai penerimaan dan dampak keberadaan GRAB di kota makassar.

2. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dekat kegiatan yang dilakukan. Kegiatan observasi meliputi pengamata, pencatatan secara sistematis kejadian-kejadian, perilaku, obyek-obyek yang dilihat dan hal-hal yang diperlukan dalam mendukung penelitian yang sedang dilakukan (iskandar, 2009:121).

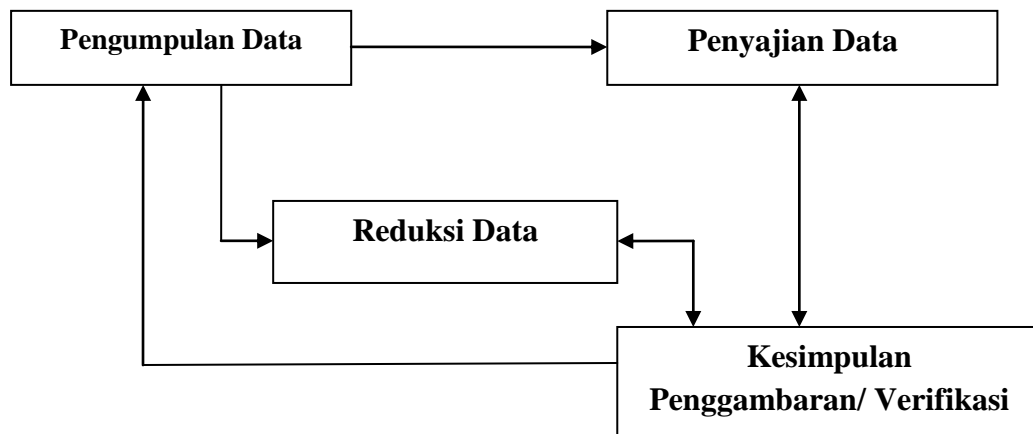
3. Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Bahkan kredibilitas hasil penelitian kualitatif ini akan semakin tinggi jika melibatkan/menggunakan studi dokumen sebagai teknik pengumpulan data. Analisis dokumen dilakukan untuk mengumpulkan data yang bersumber dari arsip dan dokumen baik yang berada ditempat penelitian ataupun yang berada diluar

tempat penelitian, yang ada hubungannya dengan penelitian yang sedang dilakukan (Iskandar, 2009:134).

H. Teknik Analisis Data

Menurut Payton (Moleong, 2008: 103), analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya kedalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar. Selanjutnya Bogdan menyatakan “analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga dapat mudah dipahami, dan temuannya dapat di informasikan kepada orang lain” (Sugiono, 2011: 334). Jika dikaji, pada dasarnya definisi pertama lebih menekankan pada maksud dan tujuan analisis data. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa analisis data adalah pengorganisasian data, sedangkan yang kedua lebih menekankan pada maksud dan tujuan analisis data adalah pengorganisasian dan mengurutkan data kedalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data. Peneliti menggunakan model analisis data dibawah ini (Bungin, 2003:69)



Gambar 1. Analisis Data Miles dan Haberman

I. Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data merupakan konsep penting yang diperbaharui dari kesahihan (validitas) dan keterandalah (reliabiliitas) merupakan kerja ilmiah untuk melakukan ini maka mutlak dituntut secara objektivitas, untuk memenuhi kriteria ini dalam penelitian maka kesahihan (validitas) dan keterandalan (rliabitas) harus dipenuhi (iskandar, 2009: 151). Adapun teknik penjamin keabsahan data yang digunakan oleh peneliti, yaitu triangulasi.

Moleong (2008:178) berpendapat bahwa “triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data dengan memanfaatkan sesuatu yang lain dari luar data itu untuk pengecekan atau sebagai bahan pembanding data itu”.

makassar adalah suku makassar, bugis, toraja, mandar, buton, jawa, dan tionghoa. Makanan khas makassar yang umum dijumpai seperti coto makassar, roti maros, jalangkote, kue tori, pallubutung, pisang ijo, sop saudara dan sop konro.

Makassar memiliki wilayah seluas 175,77 km² dan penduduk sebesar kurang lebih dari 1,4 juta jiwa. Sejak abad ke-16, makassar merupakan pusat perdagangan yang dominan di indonesia timur dan kemudian menjadi salah satu kota kota terbesar di asi tengggara. Raja-raja makassar menerapkan kebijakan perdagangan bebas yang ketat, di mana seluruh pengunjung ke makassar berhak melakukan perniagaan disana dan menolak upaya VOC (belanda) untuk memperoleh hak monopoli di kota tersebut.

Selain itu, sikap yang toleran terhadap agama berarti bahwa meskipun islam semakin menjadi agama yang utama di wilayah tersebut, pemeluk agama kristen dan kepercayaan lainnya masih tetap dapat berdagang di makassar. Hal ini menyebabkan makassar menjadi pusat yang penting bagi orang-orang melayu yang bekerja dalam perdagangan di kepulauan Maluku dan juga menjadi markas yang penting bagi pedagang-pedagang dari eropra dan arab. Semua keistimewaan ini tidak terlepas dari kebijaksanaan raj agowa-tallo yang memerintah saat itu (sultan alauddi, raja gowa dan sultan awalul islam, raja tallo).

Kontrol penguasa makassar semakin menurun seiring semakin kuatnya pengaruh belanda di wilayah tersebut dan menguatnya politik monopoli perdagangan rempah-rempah yang diterapkan belanda melalui VOC. Pada tahun 1669, belanda, bersama dengan la tenri tatta arung palakka dan beberapa kerajaan sekutu belanda melakukan penyerangan terhadap kerajaan islam gowa tallo yang

mereka anggap sebagai batu penghalang terbesar untuk menguasai rempah-rempah di Indonesia timur. Setelah berperang habis-habisan mempertahankan kerajaan melawan beberapa koalisi kerajaan yang dipimpin oleh Belanda, akhirnya Gowa-Tallo (Makassar) terdesak dan dengan terpaksa menandatangani perjanjian Bongaya. Makassar juga disebutkan dalam kitab Nagara kertagama yang ditulis oleh Mpu Prapanca pada abad ke-14.

2. Kondisi Geografis dan Iklim

Kota Makassar mempunyai lokasi yang strategis karena berada di persimpangan jalur lalu lintas dari arah selatan dan utara dalam provinsi di Sulawesi, dari wilayah kawasan barat ke wilayah kawasan timur Indonesia. Dengan kata lain, wilayah Kota Makassar berada koordinat 119 derajat bujur timur dan 5,8 derajat lintang selatan dengan ketinggian yang bervariasi antara 1-25 meter dari permukaan laut.

Kota Makassar merupakan daerah pantai yang datar dengan kemiringan 0-5 derajat ke arah barat, diapit dua muara sungai yakni Sungai Tallo yang bermuara di bagian utara kota dan Sungai Jeneberang yang bermuara di selatan kota. Luas wilayah Kota Makassar seluruhnya berjumlah kurang lebih 175,77 km² daratan dan termasuk 11 pulau di Selat Makassar ditambah luas wilayah perairan kurang lebih 100 km². Kota Makassar sendiri berdekatan dengan sejumlah kabupaten yakni sebelah utara dengan Kabupaten Pangkep, sebelah timur dengan Kabupaten Maros, sebelah selatan dengan Kabupaten Gowa dan sebelah barat dengan Selat Makassar.

Dari gambaran selintas mengenai lokasi dan kondisi geografis Makassar, memberi penjelasan bahwa secara geografis, Kota Makassar memang sangat

strategis dilihat dari sisi kepentingan ekonomi maupun politik. Dari sisi ekonomi. Makassar menjadi simpul jasa distribusi yang tentunya akan lebih efisien dibandingkan daerah lain. Memang selama ini kebijakan makro pemerintah yang seolah-olah menjadikan Surabaya sebagai home base pengelolaan produk-produk draft kawasan timur Indonesia, membuat Makassar kurang dikembangkan secara optimal. Padahal dengan mengembangkan Makassar, otomatis akan sangat berpengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di kawasan timur Indonesia dan percepatan pembangunan. Dengan demikian, dilihat dari sisi letak dan kondisi geografis Makassar memiliki keunggulan komparatif dibanding wilayah lain di kawasan timur Indonesia. Saat ini Kota Makassar dijadikan inti pengembangan wilayah terpadu Mamminasata.

Jenis-jenis tanah yang ada di wilayah Kota Makassar terdiri dari tanah Inceptisol dan tanah Ultisol. Jenis tanah Inceptisol terdapat hampir diseluruh wilayah Kota Makassar, merupakan tanah yang tergolong sebagai tanah muda dengan tingkat perkembangan lemah yang dicirikan oleh horizon penciri kambic. Tanah ini terbentuk dari berbagai macam bahan induk, yaitu aluvium (fluvial dan marin), batu pasir, batu liat, dan batu gamping.

Penyebaran tanah ini terutama di daerah dataran antara daerah perbukitan, tanggul sungai, rawa belakag sungai, dataran aluvial, sebagian dataran struktural berelief datar, landform struktural/tektonik, dan dataran/ perbukitan vulkanik. Kadang-kadang berada pada kondisi tergenang untuk selang waktu yang cukup lama pada kedalaman 40 sampai 50 cm. Tanah Inceptisol memiliki horizon cambic pada horizon B yang dicirikan dengan adanya kandungan tanah liat yang belum

terbentuk dengan baik akibat proses basah kering dan proses penghanyutan pada lapisan tanah.

Jenis tanah ultisol merupakan tanah berwarna kemerahan yang banyak mengandung lapisan tanah liat dan bersifat asam. Warna tersebut terjadi akibat kandungan logam – terutama besi dan aluminium – yang teroksidasi (weathered soil). Umum terdapat di wilayah tropis pada hutan hujan, secara alamiah cocok untuk kultivasi atau penanaman hutan. Selain itu juga merupakan material yang stabil digunakan dalam konstruksi bangunan.

Tanah ultisol berkembang dari batuan sedimen masam (batupasir dan batuliat) dan sedikit dari batuan vulkano tua. Penyebaran utama terdapat pada landform tektonik/struktural dengan relief datar hingga berbukit dan bergunung. Tanah yang mempunyai horizon argilik atau kandik dan memiliki kejenuhan sebesar kurang dari 35 persen pada kedalaman 125 cm atau lebih di bawah batas atas horizon argilik dan kandik. Tanah ini telah mengalami pelapukan lanjut dan terjadi translokasi liat pada bahan induk yang umumnya terdiri dari bahan kaya aluminium silika dengan iklim basah. Sifat-sifat utamanya mencerminkan kondisi telah mengalami pencucian intensif, diantaranya miskin unsur hara N, P dan K, sangat masam sampai masam, miskin bahan organik, lapisan bawah kaya aluminium (Al), dan peka terhadap erosi.

Parameter yang menentukan persebaran jenis tanah di wilayah kota Makassar adalah jenis batuan, iklim dan geomorfologi lokal, sehingga perkembangannya ditentukan oleh tingkat pelapukan batuan pada kawasan tersebut. Kualitas tanah mempunyai pengaruh yang besar terhadap intensitas

penggunaan lahannya. Tanah-tanah yang sudah berkembang horisonnya akan semakin intensif dipergunakan, terutama untuk kegiatan budidaya.

Sedangkan kawasan-kawasan yang mempunyai perkembangan lapisan tanahnya masih tipis bisa dimanfaatkan untuk kegiatan budidaya.. penentuan kualitas tanah dan penyebarannya ini akan sangat berarti dalam pengembnagan wilayah kota makassar. Karena wilayah makassar terdiri dari laut, dataran rendah dan dataran tinggi, sehingga perlu dibuatkan prioritas-prioritas penggunaan lahan yang sesuai dengan tingkat perkembangan dan intensitas pemanfaatannya.

Kemudian iklim dikota makassar adalah tropis. Terdapat curah hujan yang signifikan disebagian besar bulan dalam setahun. Musim kemarau singka memiliki sedikit pengaruh pada iklim secara menyeluruh. Iklim disini diklasifikasikan sebagai AM berdasarkan sistem Koppen-Geiger. Suhu rata-rata di makassar adalah 26,2° C. Presipitasi di sini rata-rata 2875 mm.

3. Topografi, Geologi dan Hidrologi

Topografi adalah studi tentang bentuk permukaan bumi dan objek lain seperti planet, satelit alami (bulan dan sebagainya) dan asteroid. Tpografi umumnya menyuguhkan relief permukaan, model tiga dimensi, dan identitas jenis lahan. Relief adalah bentuk permukaan suatu lahan yang dikelompokkan atau ditentukan berdasarkan perbedaan ketinggian (amplitude) dari permukaan bumi (bidang datar) suatu bentuk bentang lahan (landform), sedang topografi secara kualitatif adalah bentang lahan (landform) dan secara kuantitatif dinyatakan dalam satuan kelas lereng (% atau derajat), arah lereng, panjang lereng dan bentuk lereng.

Secara topografi kota makassar dicirikan dengan keadaan dan kondisi sebagai berikut: tanah relief datar, bergelombang, dan berbukit serta berada pada ketinggian 0-25 meter di atas permukaan laut (dpl) dengan tingkat kemiringan lereng (elevasi) 0-15%. Sementara itu, dilihat dari klasifikasi keterangannya, sebagian besar berada pada kemiringan 0-8%.

Kemudian berdasarkan peta jenis tanah menunjukkan bahwa secara geologi makassar tersusun oleh jenis tanah *inceptisol dan ultisol*, jenis tanah ini terdiri dari tanah aluvial, andosol, regosol dan glei humus. Daerah bagian barat dan selatan berpotensi untuk pengembangan pemukiman, bisnis dan pariwisata. Hal ini disebabkan karena jenis tanah inceptisol memiliki tingkat porositas yang rendah dan permeabilitas yang tinggi sehingga kemungkinan terjadinya erosi kecil bila dilihat dari segi geologinya. Sebagai contoh, kecamatan Mariso yang potensial sebagai kawasan pariwisata yang ditunjang dengan adanya "land mark" kota makassar di daerah tersebut yaitu pantai Losari.

Sebaliknya jenis tanah ultisol dominan berada di sebelah utara kota makassar. Jenis tanah ini termasuk di dalamnya podzolik merah kuning, latosol dan hidromorf kelabu. Daerah utara tidak cocok dijadikan sebagai kawasan pertambangan karena jenis tanah ini banyak mengandung lapisan tanah liat dan bersifat asam serta miskin unsur hara. Daerah ini lebih diarahkan pada pengembangan pemukiman. Hal ini ditunjang oleh masih luasnya areal yang belum terbangun dan jumlah penduduknya masih sedikit sehingga tidak terjadi konsentrasi penduduk pusat kota.

Bagian timur kota makassar jenis tanahnya merupakan kombinasi kedua jenis tanah. Pengembangan kawasan di daerah ini lebih beragam mulai dari kawasan pendidikan, kawasan pemukiman hingga kawasan riset. Daerah ini juga merupakan jalur lingkar baru kota makassar sehingga dapat mengurangi kemacetan dari pusat kota.

Selanjutnya yang termasuk hidrologinya yaitu :

a. Air Permukaan

Pada dasarnya sistem aliran kota makassar dipengaruhi dua faktor, yakni sistem aliran dari sungai jeneberang dan sungai tello. Komponen DAS kota makassar pada umumnya sudah beralih fungsi menjadi lahan pemukiman dan aktivitas manusia lainnya, akibatnya hujan yang jatuh di DAS kota makassar menghasilkan genangan air. Air hujan yang jatuh seharusnya terserap langsung kedalam tanah dan mengalirkan airnya pada kantong-kantong resapan sebelum masuk ke sungai atau laut, mengalami gangguan, sehingga membentuk genangan banjir pada daerah yang mempunyai relief rendah.

b. Kajian Kecenderungan DAS Jeneberang

Debit sungai jeneberang berkisar antara 238,8-1,152 m³/detik dengan debit rata-rata tahunan sebesar 33,05 m³/detik. Debit aliran sungai ini mengalami penurunan tiap tahunnya akibat meningkatnya derajat sebaran lumpur (sedimen) dari daerah hulu. Dengan panjang sungai 75,6 km dan debit 33,05 m³/detik kondisi sungai ini masih relatif aman. Dalam artian bahwa

kondisi sungai ini tetap stabil/aman jika dalam pengelolaan dan pemeliharaan dam bili-bili dilakukan secara kontinyu.

Jika stabilitas dam bili-bili menurun hingga secara teknis tidak mampu berfungsi dengan maksimal, hal ini akan memberikan pengaruh yang berbahaya terhadap pedataran kota makassar. Karena penurunan stabilitas dam ini akan menaikkan besarnya kecepatan aliran debris. Kecepatan alir yang terlalu besar memungkinkan gaya gravitasi bumi sangat kuat yang dapat mengikis permukaan tanah yang sampai akhirnya dapat menyebabkan longsor. Ancaman ini merupakan struktur tanah yang tidak terkompaksi secara maksimal.

c. Kajian kecenderungan DAS tell

Debit aliran sungai tello 143,07 liter/detik dengan panjang sungai 61,2 km. Sistem DAS suangai tello penyebab utama dalam pembentukan daerah rawan banjir kota makassar, sehingga apabila hujan datang dengan rata-rata 592,54 mm/bulan daerah kota makassar yang masuk dalam sistem DAS ini akan membentuk banjir, terkhusus disekita samping kiri dan kanan.

d. Air tanah

Makassar sebagai kota bisnis dan daerah industri di wilay indonesia timur, membutuhkan ruang/wilayah yang cukup besar untuk beroperasi, sehingga sering terjadi peralihan fungsi ruang. Laju industri dan bisnis yang cukup pesat mengakibatkan tingkat kebutuhan sumberdaya air terus meningkat, meskipun sering tidak diimbangi oleh siklus air yang relatfi tetap.

Perubahan lahan akibat tekanan aktifitas penduduk yang mengakibatkan perubahan badan air yang terbentuk di dataran. Contoh nyata di berbagai wilayah pada saat musim hujan selalu menjadi banjir, sedangkan pada saat musim kemarau daerah yang sama mengalami kekeringan. Perubahan ini mengakibatkan penduduk di beberapa wilayah seperti, daerah tamalanrea, sering terjadi kekeringan pada saat kemarau dan terjadi luapan muka air yang cukup signifikan akibat pengaruh hujan. Luapan muka air juga disebabkan oleh adanya siklus pola aliran yang tidak tetap dan tidak terencana.

Siklus air yang relatif tidak tetap diakibatkan oleh ketidak seimbangan antara meningkatnya ekstensifikasi pembangunan dengan desentralisasi daerah resapan air. Secara abstrak tingkat kebutuhan air tanah yang dieksplorasi saat ini disentralisasikan untuk penggunaan air bersih, sehingga penggunaan air tanah relatif meningkat cukup signifikan.

B. Deskripsi Khusus Latar Pendidikan

1. Tingkat Pendidikan

Gambaran tentang kondisi pendidikan di kota makassar dipaparkan dalam dua kategori yaitu lingkungan internal dan lingkungan eksternal sebagai faktor strategis yang sangat mempengaruhi kinerja pemerintah kota makassar dalam mewujudkan pencapaian visi yang telah ditetapkan. Lingkungan internal merupakan faktor lingkungan yang langsung berpengaruh pada kinerja organisasi yang umumnya dapat dikendalikan secara langsung, sedangkan lingkungan

eksternal merupakan faktor lingkungan yang berpengaruh terhadap kinerja organisasi akan tetapi di luar kondisi organisasi pemerintah kota makassar.

Dalam penulisan RENSTRA ini gambaran kondisi pendidikan diuraikan berdasarkan jenjang pendidikan formal, yaitu sekolah dasar, sekolah menengah pertama, sekolah menengah atas serta sekolah menengah kejuruan sebagai berikut:

a. Lingkungan Internal

Keberhasilan pembangunan kota makassar dalam bidang pendidikan pada tahun terakhir menunjukkan angka yang relatif rendah dimana dari parameter pendidikan pada skala nasional nampaknya masih jauh tertinggal dengan kota lain di indonesia. Diukur dari indikator kependidikan strategis sector pendidikan masih menempati peringkat 50 dari 60 kota di indonesia sekalipun pada bidang tertentu beberapa pelajar telah mampu mencapai peringkat nasional hingga internasional seperti menjuarai olimpiade mata pelajaran matematika dan fisika.

Secara umum kondisi pendidikan dasar di kota makassar secara internal digambarkan dengan sejumlah fasilitas dan pencapaian melalui program yang telah dan sedang berjalan dengan tendensi dasar mengacu kepada data partisipasi kasar (APK), angka partisipasi murid (APM) dan angka partisipasi sekolah pada jenjang pendidikan dasar dan menengah.

Sebagai daerah perkotaan maka potensi sarana dan fasilitas pendidikan menjadi lebih baik dibanding dengan daerah lain di sulawesi selatan,

dukungan ini menjadi potensi besar dalam mengakselerasi pendidikan ke depan yang tergambar dari pencapaian sebagai berikut:

Pendidikan pra sekolah. Fasilitas tamna kanak-kanak (TK) sebanyak 247 unit yang terdiri dari 1 TK Negeri dan 246 TK swasta yang dilayani oleh 1.320 orang guru yang terdiri dari 429 orang guru PNS dan 891 orang guru no PNS yang menangani 12.215 orang murid yang terdiri dari 88 murid TK negeri dan 12.127 murid tk swasta.

Sekolah dasar (sederajat). Pada tahun 2005 angka partisipasi dasar kasar (APK) SD sebesar 103,53% dengan angka partisipasi murni (APM) sebesar 91,87 sedangkan angka partisipasi sekolah (APS) sebesar 102,99%. Tingkat drop out (DO) siswa SD sebesar 0,73% dan siswa mengulang berkisar 3,05% dengan jumlah lulusan SD sebanyak 20.2254 orang.

Jumlah SD di kota makassar sebanyak 453 buah yang terdiri dari 365 SD Negeri dan 88 SD swasta. Jumlah murid sebanyak 132.822 orang yang terdiri dari 112.178 murid SD negeri dan 22.644 murid SD Swasta dengan 3.504 rombongan belajar. Jumlah ruang kelas sebanyak 2.686 dengan kondisi 55% baik, 26% rusak ringan, 5% rusak sedang dan 117% rusak berat.

Dalam rangka menggiatkan program 'ayo membaca' yang dicanangkan walikota makassar terdapat perpustakaan sebanyak 231 unit pada SD dan 20 unit pada MI dan dukungan UKS sebanyak 308 unit. Kegiatan pembelajaran ditangani oleh guru SD sebanyak 4.450 orang terdiri atas guru PNS sebanyak 3.297 orang dan guru non PNS sebanyak 1.153 orang.

Jumlah SMP di kota makassar sebanyak 161 unit yang terdiri dari 37 SMP negeri dan 124 SMP swasta. Jumlah siswa SMP sebanyak 54.834 orang yang terdiri dari 31.658 siswa SMP negeri dan 23.176 siswa SMP swasta. Jumlah ruang kelas sebanyak 1.278 unit dengan kondisi 66%% baik, 5,48% rusak ringan, 3,9% rusak sedang dan 2,35% rusak berat.

Jumlah sekolah yang memiliki fasilitas perpustakaan guna mendukung program pemerintah kota makassar sebanyak 133 unit atau 82,61%, laboratorium sebanyak 124 unit. Kegiatan pembelajaran ditangani oleh guru SMP sebanyak 4.013 orang terdiri dari aatas guru PNS sebanyak 1.956 orang dan guru non PNS sebanyak 2.057 orang.

Sekolah menengah atas dan sekolah menengah kejuruan (sederajat). Pada tahun 2005 angka partisipasi kasar (APK) SMA sebesar 74,38% dengan angka partisipasi murni (APM) sebesar 54,32% sedangkan angka partisipasi sekolah (APS) sebesar 78,41%. Tingkat siswa SMA mengulang berkisar 0,66% dengan jumlah lulusan SMA sebanyak 15.632 orang.

Jumlah SMA/SMK di kota Makassar sebanyak 185 unit yang terdiri dari 21 SMA Negeri dan 84 SMA swasta, 8 SMK negeri dan 73 SMK swasta. Jumlah siswa SMA sebanyak 36.549 orang sedangkan siswa SMK sebanyak 19.985 orang. Jumlah ruang kelas sebanyak 1.409 unit dengan kondisi 97,44% baik, 5,11% rusak ringan, dan 1,14% rusak berat.

Jumlah SMA/SMK yang memiliki fasilitas perpustakaan guna mendukung program pemerintah kota makassar sebanyak 129 unit atau 69,73%, fasilitas laboratorium sebanyak 126 unit dan 10 unit bengkel kerja

siswa SMK atau 12,35%, fasilitas lapangan olah raga sebanyak 65 unit dan UKS sebanyak 44 unit.

Kegiatan pembelajaran ditangani oleh guru SMA sebanyak 2.728 orang, terdiri atas guru SMA PNS sebanyak 1.427 orang dan guru SMA non PNS sebanyak 1.301 orang guru SMK sebanyak 1.970 orang, terdiri atas guru SMK PNS sebanyak 701 orang dan guru SMK non PNS sebanyak 1.267 orang.

b. Lingkungan Eksternal

Potensi jasa dan kemitraan dunia usaha merupakan peluang besar yang belum dimanfaatkan secara optimal dalam pengelolaan pendidikan di kota makassar. Kehadiran sejumlah perusahaan jasa telekomunikasi yang membentuk student community telah menjadikan subyek penelitian dari dinas pendidikan kota makassar sebagai pasar aktif dan produktif namun impact yang diberikan belum menyentuh pada strategi dasar pembangunan pendidikan yaitu pemerataan mendapatkan kesempatan.

Disisi lain, kehadiran bimbingan belajar telah menjadikan pelajar SD, SMP dan SMA sebagai pasar aktif guna meningkatkan pendapat lembaga namun keterikatan dan kontribusi langsung kepada dinas pendidikan belum sepenuhnya dibangun sehingga kehadiran lembaga bimbingan belajar dan dinas pendidikan masih berjalan antagonis.

Sejumlah pusat pembelajaran pun telah bertumbuh yang pada akhirnya akan menyerap sejumlah tenaga kerja lulusan SMA di makassar sehingga peluang ini perlu dilirik dengan menyiapkan kurikulum yang

bersesuaian dengan kebutuhan pasar tersebut dengan terlebih dahulu membangun kemitraan yang diwujudkan dalam MoU antara dinas pendidikan dengan dunia usaha.

Potensi jaringan dan akses komunikasi di kota makassar tak dapat dipungkiri sangat membangun upaya mendapatkan informasi bagi guru dan siswa olehnya itu perlu sistem pendapatan kependidikan dan proses pembelajaran yang berbasis teknologi informasi yang dapat menjembatani kesenjangan guru yang belum mengikuti pelatihan dengan yang sudah mengikuti pelatihan.

2. Mata Pencapaian

Dari sisi ekonomi, makassar menjadi simpul jasa distribusi yang tentunya akan lebih efisien menjadikan surabaya sebagai home base pengelolaan produk-produk draft kawasan timur indonesia, membuat makassar kurang dikembangkan secara optimal. Padahal dengan mengembangkan makassar, otomatis akan sangat berpengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di kawasan timur indonesia dan percepatan pembangunan. Dengan demikian, dilihat dari sisi letak dan kondisi geografis makassar memiliki keunggulan komparatif dibanding wilayah lain di kawasan timur indonesia. Saat ini kota makassar dijadikan inti pengembangan wilayah terpadu mamminasata.

Kota ini sudah menjadi kota metropolitan. Sebagai pusat pelayanan di KTI, kota makassar berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan barang dan

penumpang baik darat, laut maupun udara dan pusat pelayaran pendidikan dan kesehatan.

3. Peran dan Partisipasi Masyarakat terhadap Transportasi Online di Kota Makassar

Masyarakat merupakan seseorang yang sangat berperan dalam transportasi online karena tanpa masyarakat maka transportasi online tidak akan bertahan. Peran masyarakat dengan hadirnya transportasi online sangatlah penting. Adapun profil informan dalam tabel berikut ini

No	Nama Informan	Status/Pekerjaan
1	Nj	Pengguna transportasi online
2	Ba	Pengguna transportasi online
3	Nn	Pengguna transportasi online
4	Na	Pengguna transportasi konvensional
5	Af	Pengguna transportasi konvensional
6	Sa	Masyarakat umum (tukang bendor)
7	Mh	Masyarakat umum (tukang bendor)
8	La	Masyarakat umum (supir 'pete'-pete')
9	Ap	Driver transportasi online
10	Ni	Driver transportasi online

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Persepsi Masyarakat Kota Makassar Terhadap Kehadiran Transportasi Online

Pentingnya transportasi merupakan kebutuhan primer masyarakat kota khususnya kota Makassar sebagai bagian dari ciri kota dunia dibidang transportasi. Tidak terlepas dari kebutuhan transportasi yang sangat berperan penting bagi kehidupan masyarakat.

Tanggapan masyarakat di kota Makassar tentang persepsi masyarakat tentang keberadaan transportasi online di kota Makassar. Berikut hasil wawancara SB selaku driver transportasi konvensional di kota Makassar yaitu bahwa:

Sebenarnya kami tidak setuju dengan adanya grab/gojek karena pasti penumpang kami beralih semua kesana, dan pendapatan kami akan menurun. Akan tetapi seiring berjalannya waktu, ternyata perkiraan kami tidak benar. Kami masih mendapatkan penumpang karena tidak semua kalangan masyarakat bisa menggunakan grab/gojek ini, utamanya mereka yang sudah tua dan butuh akan teknologi. Dari situ kita supir pete-pete dapatki lagi rezeki. Lagian kan grab/gojek ini tidak boleh masuk terminal jadi kita masih bisa dapat penumpang disana.

Dari pendapat informan tersebut menunjukkan awalnya mereka semua menolak hadirnya transportasi online dikota Makassar karena takut mereka tidak mendapatkan lagi penumpang, namun lambat laun mereka bisa menerima dikarenakan tidak semua kalangan masyarakat bisa menggunakan transportasi online. Utamanya mereka yang orang tua yang buta akan teknologi, jadi mereka

tetap menggunakan transportasi konvensional. Disamping itu transportasi online ini tidak diperbolehkan masuk terminal jadi mereka para driver konvensional bisa mendapatkan penumpang banyak disana.

Adapun tanggapan seorang pengguna transportasi online yaitu BA tentang transportasi transportasi online yang beroperasi di kota makassar, yaitu sebagai berikut:

Keberadaan transportasi online ini ya baguslah, dengan adanya grab dengan gojek ini sangat membantu kita. Apalagi jika ingin bepergian ditempat yang bukan jalur pete-pete mau naik bentor mahal bisa dua kali lipat bahkan lebih dari tarif pete-pete. Tapi dengan adanya Grab dengan Gojek ini akhirnya bisa dijangkau dengan biaya yang murah.

Dari pendapat informan tersebut menunjukkan bahwa kehadiran transportasi online ini memang sangat dibutuhkan masyarakat. Masyarakat membutuhkan transportasi yang biayanya murah. Hal ini sejalan dengan tanggapan yang dikemukakan oleh seorang mahasiswa pengguna transportasi online yaitu bahwa:

Yah kehadiran transportasi online ini sangat membantu apalagi kita mahasiswa. Kita pasti mencari yang murah dan yang cepat. Kalo naik bentor mahal dua kali lipatnya dengan tarif grab dan kita harus keluar mencari, kalo grab tinggal pesan dan kita tunggu driver menjemput.

Dari pendapat informan tersebut menunjukkan bahwa transportasi online ini memang yang dibutuhkan masyarakat masa kini. Dimana masyarakat saat ini membutuhkan transportasi yang praktis, yang mudah dijangkau dengan harga yang bersahabat. Dimasa sekarang ini dimana perkembangan teknologi yang semakin canggih yang memungkinkan masyarakat bisa berhubungan tanpa bertemu secara langsung.

Untuk menggunakan transportasi online ini kita tidak perlu lagi keluar mencari, tetapi cukup menggunakan telepon pintar yang terkoneksi dengan internet dan aplikasi jasa transportasi yang ada didalamnya yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan dan hanya dibutuhkan waktu beberapa menit untuk menunggu jemputan driver. Kemudian persepsi/tanggapan yang dikemukakan oleh pengguna lainnya tentang kehadiran transportasi online ini yaitu bahwa :

Saya sih suka dengan adanya grab/gojek ini dikarenakan saya tidak perlu lagi keluar kompleks untuk menunggu pete-pete jika ingin bepergian, tidak perlu lagi ganti pete-pete jika lokasi tujuan tidak searah dengan pete-pete yang digunakan. Kemudian mengenai masalah tarif, transportasi ini lebih murah dan tidak perlu lagi nego-nego dengan drivernya karena harga sudah tertera jelas dilayar pemesanan.

Dari pendapat informan diatas menunjukkan bahwa kehadiran transportasi online ini sangat membantu masyarakat, masyarakat membutuhkan transportasi yang praktis dan yang pasti biaya yang sangat terjangkau.

Transportasi online ini memang sangat nyaman karena menggunakan kendaraan pribadi yang pasti terawat. Dan para driver memperlakukan penumpang dengan istimewa, apalagi masalah tarif tidak ada lagi tawar menawar antara penumpang dengan driver karena tarif sudah tertera langsung dilayar pemesanan.

Adapun tanggapan lain yang diungkapkan salah seorang informan, beliau adalah salah satu driver transportasi online, yaitu AP, adapu pendapatnya tentang kehadiran transportasi online sebagai berikut:

Menurut saya hadirnya transportasi online ini bagus. Kenapa memang masyarakat membutuhkan transportasi yang seperti ini. Apalagi di kota makassar ini masyarakat yang beragam kesibukan membutuhkan transportasi yang praktis yang bisa dijangkau dimana-mana dan kapan saja. Dan dengan adanya transportasi ini membuka lapangan pekerjaan baru.

Dari pendapat informan tersebut menunjukkan bahwa transportasi online ini merupakan transportasi yang sangat membantu dalam melakukan perjalanan, apalagi transportasi ini sangat mempengaruhi roda kehidupan manusia terutama waktu yang telah digunakan dalam perjalanan pada saat bepergian dan transportasi online ini membantu untuk menjangkau tujuan lebih cepat dari biasanya.

Dengan adanya transportasi online ini dapat membantu masyarakat untuk menghemat uang dan juga bisa membantu masyarakat yang sedang mencari pekerjaan serta menjadi transportasi yang nyaman dan aman untuk digunakan.

Kemudian informan terakhir meengemukakan tentang transportasi online ini sangat merespon baik adanya transportasi online di kota makassar, informan ini selaku masyarakat umum yang berstatus sebagai mahasiswa yaitu NJ mengemukakan bahwa:

Grab/gojek ini merupakan salah satu transportasi yang bagus, nyaman, bersih, bebas dari bau, cepat, tidak harus berdesak-desakan, apa lagi coba yang kurang? Hanya saja tidak semua kalangan masyarakat bisa menggunakan utamanya orang tua yang buta teknologi. Tapi itu tidak menjadi masalah disamping angkutan konvensional juga dapat penumpang angkutan online juga dapat penumpang. Jadi ini bisa jalan bersamaan tanpa merugikan salah satu pihak. Apalagi mengenai masalah pendapatan masing-masing orang punya rezekinya sendiri. Apalagi di kota makassar ini yang masyarakatnya beragam pekerjaan beragam kesibukan memang membutuhkan transportasi yang praktis, yang cepat dan yang pasti tarifnya terjangkau.

Dari pendapat informan diatas sangat mendukung adanya transportasi online di kota makassar. Transportasi yang menghadirkan beragam kemudahan, kenyamanan dan yang pasti juga keamanan. Menurut Ditjen Hubdat, pemerintah memang mendorong penggunaan teknologi, informasi dan komunikasi dalam rangka mendukung pelayanan angkutan umum, hanya saja harus dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sebagai usaha yang bergerak dibidang aplikasi harus tunduk kepada undang-undang di bidang informasi dan transaksi elektronik (UU ITE), serta peraturan pelaksanaannya. Namun sebagai usaha pengangkutan harus tunduk kepada UU nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, serta peraturan pelaksanaannya. (Fahrin, 2017)

Perusahaan aplikasi yang menyediakan jasa angkutan orang menggunakan kendaraan bermotor diwajibkan mengikuti ketentuan perusahaan angkutan umum yang dimuat dalam Pasal 21,22, dan 23 Permen No 32 tahun 2016.

2. Dampak Sosial Keberadaan Transportasi Online Di Kota Makassar

Segala sesuatu baik yang baru muncul maupun yang telah lama sudah pasti memiliki dampak, begitupun dengan hadirnya transportasi online di kota makassar. Berikut hasil wawancara dengan pengguna transportasi online yaitu, NJ, mengatakan bahwa:

Dampak positifnya yang jelas lebih irit, kan kita tau dikota makassar ini walaupun pete'-pete' murah tapi kan harus berganti-ganti, jadi kalau orang itu mikir, ohh iya lebih baik naik grab/gojek. Sedangkan negatifnya yah saya rasa tidak ada, apalagi saya sebagai pengguna yah untung aja.

Dari pendapat informan menunjukkan bahwa dampak positif transportasi online ini adalah masyarakat lebih irit dengan adanya transportasi online. Walaupun menggunakan angkutan umum (pete'-pete') juga murah tapi terkadang kita perlu menggunakan beberapa angkutan umum untuk sampai di tempat tujuan dan ini berbeda dengan transportasi online, sedangkan dampak negatifnya menurut saya tidak ada karena ini malah menguntungkan pengguna.

Kemudian tanggapan lain yang dikemukakan driver transportasi online tidak jauh berbeda dengan yang dikemukakan oleh informan sebelumnya bahwa:

Dampak positif dari adanya transportasi online yaitu memudahkan masyarakat untuk bepergian. Masyarakat tidak perlu lagi mengambil pete'-pete' dua kali jika tujuannya tidak sampai dengan angkot sebelumnya. Untuk kita para driver yah ini merupakan lahan pekerjaan baru dan bisa mendapatkan pendapatan.

Dari pendapat informan ini dapat disimpulkan bahwa transportasi online ini merupakan salah satu transportasi yang sangat memudahkan masyarakat, apalagi angkot (pete'-pete') memiliki jalur, jika seandainya tujuan penumpang tidak sesuai dengan jalur pete-pete maka ia harus menggunakan transportasi yang lain dulu kemudian melanjutkan perjalanan menggunakan pete-pete. Akan tetapi dengan adanya transportasi online ini masyarakat tidak perlu lagi berganti-ganti transportasi cukup satu kali pemesanan dan penumpang akan sampai ditempat tujuan.

Kemudian pendapat lain dari seorang pengguna transportasi online, yaitu FK bahwa:

Transportasi online itu sangat menguntungkan dimana kita tinggal memesan dan menunggu beberapa menit untuk dijemput driver, kita tidak perlu lagi berdesak-desakan dengan penumpang lain. Kita bisa santai sambil menikmati perjalanan, dimana tarifnya sangat terjangkau dan yang pasti keamanan terjamin.

Menurut informan diatas dapat disimpulkan bahwa transportasi online ini memang dibutuhkan masyarakat, mereka tidak perlu lagi berdesak-desakan dengan penumpang lain, mereka bisa tenang sambil menikmati perjalanannya. Disamping itu transportasi online ini tarifnya terjangkau dan yang pasti keamanan transportasi online ini terjamin.

Selain masyarakat dampak positif juga di rasakan para driver. Ada banyak driver yang sebelumnya tidak memiliki pekerjaan, namun dengan adanya transportasi online ini mereka bisa memiliki pendapatan dengan menjadi driver transportasi online. Seperti yang dikatakan oleh driver transportasi online yang lain, yaitu BF bahwa:

Dengan adanya grab ini alhamdulillah saya bisa memilki penghasilan, dan alhamdulillah penghasilan yang didapatkan setiap hari lumayan. Dan cara kerjanya juga sangat santai tanpa tekanan dari bos. Dan alhamdulillah ini kan tidak perlu pakai ijazah. Jadi ini bisa menjangkau smua kalangan masyarakat.

Dari pendapat informan ini dapat disimpulkan bahwa dengan adanya transportasi online ini membuka lowongan pekerjaan kepada masyarakat. Dan untuk menjadi driver transportasi online ini tidak perlu menggunakan ijazah. Jadi semua kalangan masyarakat dapat mengaksesnya. Dan penghasilan dengan menjadi driver online ini sangat menjajikan. Kemudian mengenai cara kerjanya ini sangat mudah dan yang menariknya lagi para driver bisa sesuka hati menentukan jam kerja mereka tanpa tekanan dari atasan.

Kemudian tanggapan serupa yang diberikan oleh seorang ibu muda yang menjadi driver transportasi online, yaitu NN bahwa:

Dulu saya bekerja di salah satu perusahaan yang ada dimakassar namun semenjak kehadiran transportasi online saya memilih berhenti dan menjadi driver. Dulu waktu saya bekerja di perusahaan saya tidak punya waktu untuk berkumpul dengan keluarga dan saya bekerja di bawah tekanan dan tidak pernah dapat bonus. Namun semenjak beralih jadi driver saya punya kesempatan untuk berkumpul dengan keluarga dengan teman-teman. Dan pendapatan saya lebih banyak dibanding pada saat saya bekerja di perusahaan dan yang pasti setiap hari saya usahakan dapat bonus.

Dari hasil wawancara dengan informan ini dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa transportasi online ini berdampak positif bagi masyarakat. Karena banyak masyarakat yang memilih berhenti dari pekerjaannya kemudian menjadi driver transportasi online. Dan dengan beragam alasan yaitu dengan transportasi online ini para driver bekerja dengan tenang tanpa tekanan dari atasan dan penghasilan yang menjajikan dan perusahaan juga memberikan bonus kepada para driver.

Transportasi online ini merupakan sebuah bentuk dari perkembangan teknologi yang membawa perubahan besar di tengah-tengah masyarakat. Yang namanya perubahan tidak selamanya berdampak positif pasti ada dampaknya negatifnya juga. Seperti yang dikemukakan seorang tukang bentor selaku driver konvensional, yaitu MH bahwa :

Semenjak adanya grab/gojek pendapatan kami berkurang. Yang dulunya sehari-hari kami bisa mendapatkan Rp.100.000,- sampai Rp. 200.000,- sekarang sudah susah lagi untuk mendapatkan sekian. Yang dulunya penumpang kami mulai anak sekolah sampai orang tua, tapi sekarang sudah tidak lagi utamanya yang mahasiswa. Sekarang penumpang kami hanya orang tua yang tidak tahu menggunakan aplikasi.

Dari pendapat informan diatas dapat disimpulkan bahwa dengan adanya transportasi online para driver konvensional tidak lagi mendapatkan penumpang seperti sebelum adanya transportasi online. Dengan adanya transportasi online pendapatan angkutan konvensional berkurang karena sebagian masyarakat sudah beralih ke transportasi online.

Kemudian hal yang sama juga dikemukakan oleh seorang supir 'pete'-pete' selaku driver angkutan konvensional, yaitu SA bahwa:

Semenjak adanya grab/gojek penumpang kami sudah berkurang. Dulu selalu full mobil tapi semenjak ada grab/gojek sudah tidak lagi. Pendapatan kami berkurang. Sekarang penumpang itu tinggal orang tua yang tidak tau menggunakan aplikasi dengan orang-orang yang kebetulan tujuan sesuai dengan jalur yang dilalui

Dari pendapat informan diatas dapat disimpulkan bahwa dengan hadirnya transportasi online ini mempengaruhi pendapatan para driver konvensional. Dimana sebelum adanya transportasi online para driver konvensional mendapatkan banyak penumpang. Mulai dari kalangan anak sekolah, mahasiswa sampai orang tua. Namun semenjak kehadiran transportasi online penumpangnya kini hanya tersisah para orang tua yang buta akan teknologi dan penumpang yang kebetulan tujuannya searah dengan arah yang dilalui 'pete'-pete'.

Begitulah adanya sebuah perubahan pasti akan membawa dampak, baik dampak positif maupun dampak negatif. Seperti hadirnya transportasi online di kota makassar ini membawa dampak positif kepada masyarakat karena memudahkan masyarakat berinteraksi dan melakukan kegiatan sehari-harinya tetapi membawa dampak negatif terhadap para driver konvensional karena dengan

adanya transportasi online sebagian penumpangnya beralih ke transportasi online dan berdampak pada penurunan pendapatan.

B. Pembahasan

Kota Makassar adalah ibu kota provinsi Sulawesi Selatan. Makassar merupakan kota metropolitan terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Sebagai kota metropolitan Makassar sudah tentu masyarakatnya multietnis dan jumlah penduduk yang padat. Pada tahun 2017 penduduk kota Makassar tercatat sebanyak 1,469,601 jiwa. Dari sekian banyaknya penduduk kota Makassar sudah tentu masing-masing memiliki aktivitas yang berbeda, ada yang bekerja kantoran, ada yang berdagang dan masih banyak lagi. Dan untuk melaksanakan semua aktivitasnya masyarakat memerlukan transportasi yang mudah, praktis dan efisien.

Transportasi merupakan kebutuhan primer masyarakat kota. Terkhusus masyarakat kota Makassar sebagai bagian dari ciri kota dunia dibidang transportasi. Tidak terlepas dari kebutuhan transportasi yang sangat berperan penting bagi kehidupan masyarakat.

Seiring perkembangan zaman teknologi juga semakin berkembang dan imbas dari perkembangan teknologi ini salah satunya yaitu munculnya transportasi online. Terkhusus di kota Makassar sendiri transportasi online mulai resmi beroperasi pada pertengahan tahun 2015.

Transportasi online adalah transportasi berbasis aplikasi HP dimana pelanggan memesan kendaraan berbasis online lewat sistem aplikasi HP. Di kota

Makassar sendiri ada dua jenis transportasi online yang dikenal di masyarakat yaitu GRAB dan GOJEK. GRAB dan Gojek ini hadir menawarkan berbagai kemudahan dalam melakukan perjalanan. Transportasi online ini mampu mengubah pikiran masyarakat mengenai perjalanan yang membosankan, memakan waktu yang lama ditambah lagi dengan berdesak-desakan di angkutan dan tarif yang tidak menentu.

Seperti tanggapan yang diberikan oleh seorang pengguna transportasi online yaitu BA tentang transportasi online yang beroperasi di kota makassar, yaitu sebagai berikut:

Keberadaan transportasi online ini yang baguslah, dengan adanya GRAB dan GOJEK ini sangat membantu kita. Yang kemarin-kemarin kita malas bepergian tapi karena adanya grab/gojek sekarang tidak lagi karena perjalanan sudah mudah dan tarifnya murah.

Dari pendapat informan tersebut menunjukkan bahwa kehadiran transportasi online ini mengubah pemikiran masyarakat mengenai transportasi yang ada di makassar. Hal ini sejalan dengan tanggapan yang dikemukakan oleh seorang mahasiswa pengguna transportasi online yaitu bahwa:

Yah kehadiran transportasi online ini sangat membantu apalagi kita mahasiswa. Kita mencari yang murah, yang cepat dan mudah didapatkan. Dan grab/gojek hadir dan menjawab semua kebutuhan kita.

Dari pendapat informan tersebut menunjukkan bahwa transportasi online ini memang yang dibutuhkan masyarakat masa kini. Dimana masyarakat saat ini membutuhkan transportasi yang praktis, yang mudah dijangkau dan dengan tarif yang bersahabat.

Transportasi online ini memang menawarkan berbagai kemudahan dan memang kesemuanya itu yang dibutuhkan masyarakat. Masyarakat di tengah-tengah kesibukannya dan ditengah-tengah padatnya kota Makassar sangat membutuhkan transportasi yang praktis, efisien dan mudah dijangkau. Dan transportasi online inilah yang menghadirkan semua yang dibutuhkan masyarakat. Itulah yang membuat masyarakat menerima kehadiran transportasi online ini.

Transportasi online ini memberikan tawaran-tawaran yang menarik mulai dari kenyamanan dalam perjalanan, keramahan driver, dan masih banyak lagi. Inilah yang membuat masyarakat berpikir dan menerima kehadiran transportasi online

Transportasi online merupakan transportasi yang berbasis aplikasi. Transportasi ini menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan. Dalam persepektif interaksionisme simbolik, masyarakat dapat membaca dan menfilter makna yang terkandung di dalam simbol yang dimunculkan melalui tawaran yang dihadirkan oleh pengelola transportasi online .

Prinsip-prinsip dasar dalam teori interaksionisme simbolik merupakan gambaran yang dimunculkan untuk meberikan gambaran yang kongkrit dan sistematis bahwa manusia mempunyai pola pikir yang mampu menganalisis dan memilih yang baik dan buruk, manusia juga dapat menginterpretasikan apa saja yang didapatkan dalam peristiwa atau yang didengar dan dilihatnya sebagai

bentuk pengamatan simbol dari keberadaan transportasi online sebagai salah satu angkutan kota di kota makassar.

Simbol-simbol yang dimunculkan transportasi online ini melalui tawaran yang dihadirkan oleh pengelola transportasi online yang kemudian masuk dalam pikiran individu sehingga pada keputusan menerima atau menolak hadirnya transportasi online.

Proses sosialisasi merupakan suatu proses yang amat besar signifikansinya bagi kelangsungan keadaan tata tertib masyarakat. Sosialisasi tidak bersifat sekaligus/total, dalam artian merupakan suatu proses yang terus berkembang, bergerak dari masa kanak-kanak sampai usia tua.

Aktivitas melaksanakan sosialisasi dikerjakan oleh person-person tertentu yang sadar atau tidak, dalam hal ini mewakili masyarakat. Sama halnya dengan transportasi online ini, awal kemunculannya tidak langsung diketahui oleh masyarakat luas. Namun seiring waktu berjalan kemudian dilakukannya sosialisasi akhirnya hampir semua kalangan masyarakat mengetahuinya.

Selain itu ada media yang digunakan untuk melakukan sosialisasi. Media sosialisasi dapat diartikan sebagai tempat dimana sosialisasi itu terjadi atau biasa disebut sebagai agen sosialisasi. Agen sosialisasi yang dimaksud adalah pihak-pihak yang membantu dimana seorang individu menerima nilai-nilai atau tempat dimana seorang individu belajar terhadap segala sesuatu.

Adapun media yang digunakan transportasi online ini dalam bersosialisasi yaitu media massa. Media massa merupakan media sosialisasi yang kuat dalam membentuk keyakinan-keyakinan baru atau mempertahankan keyakinan yang ada. Proses sosialisasi melalui media massa ruang lingkungannya lebih luas dari media sosialisasi yang lain. Itulah mengapa transportasi online ini sampai masyarakat kecil atau masyarakat menengah kebawah mengetahui semua bahkan mereka yang buta teknologi juga mengetahuinya seperti yang dikemukakan oleh seorang informan pengguna transportasi konvensional

Iya saya mengetahui adanya grab/gojek tapi saya tidak tau caranya pesan jadi saya masih menggunakan 'pete'-pete'. Saya sudah terbiasa menggunakan ini 'pete'-pete' dan sudah nyaman.

Dari informasi diatas dapat disimpulkan bahwa semua kalangan masyarakat memang sudah mengetahui adanya transportasi online baik yang menggunakan maupun hanya sekedar mengetahui. Dimasa sekarang ini semua informasi dapat diketahui dengan mudah hampir semua orang sudah menggunakan teknologi yang sudah terkoneksi dengan internet dan ini adalah hasil dari modernisasi.

Seorang ahli sosiologi, Peter Berger mengemukakan ada empat karakteristik modernisasi. Pertama, penurunan kondisi masyarakat kecil dan tradisional. Pada kasus ini, pihak yang disebut sebagai masyarakat tradisional adalah pengemudi konvensional. Mereka menunggu penumpang, atau menunggu ditelpon oleh penumpang untuk dijemput ditempatnya. Padahal masyarakat ibu kota saat ini, sudah sangat terkoneksi dengan baik dengan koneksi internet dan mulai meninggalkan penggunaan telepon.

Kedua, berkembangnya pilihan individu. Pada kasus ini, pilihan individu menjadi berkembang. Dengan munculnya aplikasi gojek dan grab, pilihan masyarakat untuk pergi lebih banyak. Tentunya, masyarakat akan melihat dari segi efektivitas dan efisiensi. Pilihan pun akhirnya jatuh kepada yang lebih murah, sedangkan pengguna pun bebas dijemput dari mana saja.

Ketiga, meningkatnya keragaman sosial. Pada kasus ini, keadaan sosial masyarakat berubah. Jika pada masa sebelumnya dengan pilihan yang terbatas, masyarakat menggunakan kendaraan umum tersebut. Namun dengan semakin bertambahnya pilihan, opsi yang dapat masyarakat pilih semakin beragam. Modernisasi akan membawa masyarakat pada pilihan yang rasional, tidak lagi berdasarkan gengsi operator taksi, namun lebih kepada kemudahan dan harga.

Keempat, orientasi pada masa depan dan perhatian pada waktu. Dalam isu ini, terlihat bahwa masyarakat semakin peka terhadap arus informasi. Hal inilah ditangkap para inventor yang kebanyakan anak muda dengan memanfaatkan potensi yang ada. Potensi yang dilihat sebenarnya sederhana, dengan semua orang, khususnya eksekutif muda ibu kota menggunakan telepon pintar mereka pasti terhubung dengan internet. Internet pun menjadi solusinya. Apalagi sistem operasi telepon pintar dapat memfasilitasi untuk pembuatan aplikasi-aplikasi baru. Dibuatlah aplikasi yang terhubung dengan internet. Internet dipandang sebagai jawaban atas kebutuhan masa kini hingga beberapa waktu kedepan. Apalagi, dengan semua solusi yang dapat diraih hanya dengan sentuhan ditelepon pintar,

masalah waktu dapat teratasi dan semua ini terjadi karena adanya perubahan sosial dalam masyarakat.

Menurut seorang sosiolog, macionis, terdapat empat karakter utama perubahan sosial. Pertama, perubahan sosial terjadi sepanjang waktu. Pada masa lalu, transportasi umum yang paling laku adalah delman dan becak. Kemudian berkembangnya bentor dan pete'-pete'. Lalu, masyarakat mencari sesuatu yang lebih nyaman, muncullah taksi. Kini, masyarakat lebih mementingkan kecepatan seiring dengan kemacetan yang semakin parah, muncullah Gojek dan Gra. Ini sesuatu yang tidak dapat dihindarkan, karena akan terjadi sepanjang waktu berdasarkan kondisi masyarakat.

Kedua, perubahan sosial terkadang dapat dikethui, namun seringkali tidak direncanakan. Sebenarnya, munculnya angkutan umum berbasis aplikasi sudah dapat diprediksi dengan semakin meningkatnya pengguna telepon pintar. Namun demikian, ketika hal ini semakin masif terjadi seperti saat ini, perubahan menjadi tidak terencana. Pengemudi yang kurang tanggap pun akhirnya hanya bisa melupakan kekesalannya dengan marah dan berdemonstrasi.

Ketiga, perubahan sosial selalu kontroversial di masyarakat. Banyak kalangan yang mendukung angkutan konvensional namun tidak sedikit pula yang kontra. Pada masa lalu, sebenarnya bukan belum pernah terjadi yang semacam ini. Contohnya becak kayu merupakan kendaraan umum yang cukup populer dimasanya perlahan tergeser dengan hadirnya becak motor (bentor). Ini bukan tanpa kontroversi, para pengemudi becak kayu yang bergantung hidup pada

becak merasa dirugikan, untuk berpindah ke pekerjaan lain pun belum tentu mampu, ini mirip dengan kejadian sekarang.

Keempat, suatu perubahan sosial lebih menonjol dibanding yang lainnya. Pada kasus ini, perubahan sosial dalam bidang transportasi terlihat menonjol. Padahal hal ini disebabkan oleh revolusi informasi dan komunikasi. Perubahan besar dalam teknologi informasi dan komunikasi membuat banyak dampak, salah satunya, didalam transportasi .

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah melakukan penelitian, melalui observasi dan wawancara, maka dapat ditarik sebuah kesimpulan sebagai jawaban dari rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini, kesimpulan yang dapat ditarik yaitu:

1. Persepsi masyarakat mengenai kehadiran transportasi online ini merespon dengan baik adanya transportasi online ini karena transportasi online sangat membantu masyarakat dan ini menjangkau semua kalangan, transportasi online ini juga sangat murah, nyaman dan mudah. Hanya saja tidak semua masyarakat bisa menggunakannya terutama mereka yang buta akan teknologi dan umumnya ini adalah orang tua.
2. Dampak sosial yang diakibatkan oleh hadirnya transportasi online ini yaitu: (a) dampak positif, lebih memudahkan masyarakat dalam bepergian dan meminimalisir pengeluaran masyarakat untuk transportasi. (b) dampak negatif, yang merasakan dampak negatif dari hadirnya transportasi online ini yaitu mereka para driver konvensional karena sebagian masyarakat beralih menggunakan transportasi online sehingga mengurangi pendapatan mereka.

B. Saran

Berdasarkan tanggapan masyarakat dari berbagai pihak mengenai dilema transportasi dan angkutan kota khususnya di Makassar terdapat beberapa saran antara lain, ditujukan kepada masyarakat.

1. Bagi pemerintah daerah kota Makassar agar mempertegas lagi aturan mengenai transportasi online yang sudah ada. Yang sebelumnya sudah ada peraturan transportasi online tidak boleh mengambil penumpang di terminal dan bandar udara tetapi masih saja ada driver transportasi online yang diam-diam masuk untuk mengambil penumpang, jadi ini harus diperketat lagi karena akan merugikan driver konvensional.
2. Bagi masyarakat umum bijaklah dalam menggunakan transportasi agar baik driver konvensional maupun driver online bisa jalan bersama. Dalam artian jika di dalam terminal atau bandar udara lebih baik menggunakan transportasi konvensional karena telah ada larangan driver transportasi online masuk ke daerah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Jamaluddin, Suardi, Syarifuddin dan Risfaisal.2018. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Makassar: Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Abdullah, Idi. 2010. *Sosiologi Pendidikan Individu, Masyarakat dan Pendidikan*, Jakarta: Rajawali Pers .
- Bowersox. 1981. Pengertian Transportasi, [http://dimasmaulanaindologic.blogspot.com/2012/10/pengertian-transportasi](http://dimasmaulanaindologic.blogspot.com/2012/10/pengertian-transportasi.html). Html (25 januari 2018).
- Bulo'a. 2014. *Gambaran Umum Pendidikan di Kota Makassar*. <http://almadiharuna.blogspot.co.id/2014/02/gambaran-umum-pendidikan-di-kota-makassar.html>. diunduh tanggal 29 juli 2018.
- Bungin, B. 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Eisenstadt,S.N. 1986. *Revolusi dan Transformasi Masyarakat*. Jakarta: CV Rajawali.
- Fahrin. 2017. *Tinjauan Kronologis Penolakan Sopir Pete-Pete Terhadap Kendaraan Berbasis Online (Studi Kebijakan Pemerintah Kota Makassar)*. Unismuh Makassar
- Irawati. 2013. *Letak Geografis Makassar*. <http://2012-52-039.blogspot.co.id/2013/04/letak-geografis-makassar.html>. di unduh 29 juli 2018
- Martono, Nanang. 2012. *Sosiologi Perubahan Sosial*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Mulyani, Deddy. 2000. *Ilmu Komunikasi: Suatu Pengantar*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Narwoko. J. Dwi dan Bagong Suyanto. 2004. *Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan*. Jakarta: kencana.
- Novri, Susan. 2009. *Pengantar Sosiologi Konflik dan Isu-Isu Kontemporer*. jakarta: kencana.
- Papacostas,1987. Pengertian Transportasi, [http://Dimasmaulanaindologic.blogspot.com/2012/10/Pengerian-Transportasi](http://Dimasmaulanaindologic.blogspot.com/2012/10/Pengerian-Transportasi.html). Html (25 Januari 2018).
- Soetomo. 2008-2010. *Masalah Sosial Dan Upaya Pemecahannya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Soekanto, Soerjono. 2013. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Soyomukti, Nurani. 2010. *Pengantar sosiologi : Dasar Analisis, Teori, & Pendekatan Menuju Analisis Masalah-Masalah Sosial, Perubahan Sosial, & Kajian-Kajian Strategis*. Jakarta: Ar-Ruzz Media.
- Ritzer, George. 2013. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Wirawan. 2010. *Konflik dan Manajemen Konflik Teori Aplikasi dan Penelitian*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Upwsmk. 2012. *Sejarah Singkat Kota Makassar*.
<http://upswmk.wordpress.com/2012/10/29/sejarah-singkat-kota-makassar/>. Diunduh tanggal 29 juli 2018.
- _____. 2011. *Perekonomian Kota Makassar, Sulawesi*.
<http://oliviacyndy.wordpress.com/2011/03/24/perekonomian-kota-makassar-sulawesi/>. diunduh tanggal 29 juli 2018.

PEDOMAN WAWANCARA

Narasumber : Pengguna Transportasi Online, Pengguna Transportasi Konvensional, Driver Transportasi Konvensional, Driver Transportasi Online dan Masyarakat Umum

Pewawancara : Andi Fifi Elfira Sari

Pertanyaan

1. Bagaimana pandangan bapak/ibu terhadap keberadaan transportasi online di Kota Makassar ?
2. Apakah kelebihan transportasi online dibandingkan angkutan umum yang sudah lama?
3. Apakah dampak positif transportasi online?
4. Apakah dampak negatif transportasi online?

DOKUMENTASI

Wawancara dengan masyarakat



Wawancara dengan pengguna transportasi online



Wawancara dengan driver konvensional



Wawancara driver konvensional



RIWAYAT HIDUP



Andi Fifi Elfira Sari, lahir di Palangka Kecamatan Sinjai Selatan Kabupaten Sinjai, tanggal 17 Desember 1996. Anak pertama dari dua bersaudara, buah hati dari pasangan Andi Sakka dengan Hasmi.

Penulis masuk sekolah dasar pada tahun 2003 di SD Negeri 44 Palangka Kecamatan Sinjai Selatan Kabupaten Sinjai dan tamat tahun 2008, tamat SMP Negeri Satap Palangka Kecamatan Sinjai Selatan Kabupaten Sinjai tahun 2011, tamat SMA Negeri 3 Sinjai Kabupaten Sinjai tahun 2014, kemudian melanjutkan pendidikan pada program strata satu (S1) Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar dan selesai pada tahun 2018.