

**TINJAUAN KRONOLOGIS PENOLAKAN SOPIR PETE-PETE
TERHADAP KENDARAAN BERBASIS ONLINE
(STUDI KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA MAKASSAR)**



SKRIPSI

**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian Skripsi pada Jurusan
Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Universitas Muhammadiyah Makassar**

Oleh :

Fahrin

10538 2427 12

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
2017**



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

Alamat : Jalan Sultan Alauddin No. 259 Makassar Telp/Fax (0411) 860 132 Makassar 90321

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi atas nama **Fahrin, NIM 10538242712** diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 1079 Tahun 1439 H/2017 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 Jum'at tanggal 13 Oktober 2017.

26 Muharram 1439 H
 Makassar, _____
 16 Oktober 2017 M

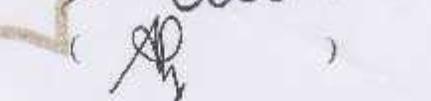
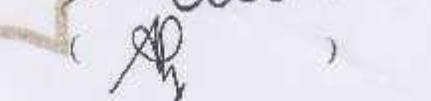
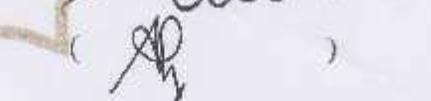
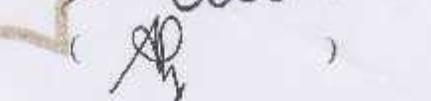
PANITIA UJIAN

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

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

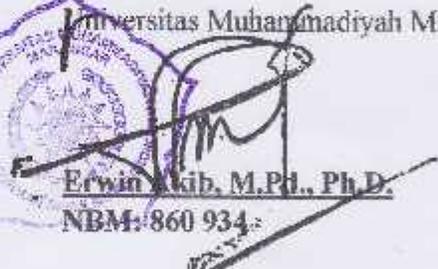
Sekretaris : Dr. Khaerudini, M.Pd. ()

Penguji :

1. Dr. H. Nurdin, M.Pd. ()
2. Syarifuddin, S.Pd., M.Pd. ()
3. Prof. Dr. Darman Masala, M.Hum. ()
4. Dr. Muhammad Nawir, M.Pd. ()

Mengetahui

Dekan FKIP
 Universitas Muhammadiyah Makassar


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

Ketua Prodi
 Pendidikan Sosiologi


Dr. H. Nursalam, M.Si
 NBM: 951 829



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
Alamat : Jalan Sultan Alauddin No. 259 Makassar ☎ Fax (0411) 860 132 Makassar 90221

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : Tinjauan Kronologis Penolakan Sopir Pete-Pete Terhadap
Kendaraan Berbasis Online (Studi Kebijakan Pemerintah Kota
Makassar).

Nama : Fahrin

NIM : 10538262713

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.

Makassar, 16 Oktober 2017

Disahkan oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE., MM

Sharifuddin, S.Pd., M.Pd.

Mengetahui

Dekan FKIP
Universitas Muhammadiyah Makassar

Ketua Prodi
Pendidikan Sosiologi

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

Dr. H. Nursalam, M.Si.
NBM: 951 829

ABSTRAK

FAHRIN, 2017. Tinjauan Kronologis Penolakan Sopir Pete-Pete Terhadap Kendaraan Berbasis Online (Studi Kebijakan Pemerintah Kota Makassar). Skripsi Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. Pembimbing Abd. Rahman Rahim dan Syarifuddin.

Tujuan penelitian ini adalah (i) Untuk Mengetahui Kronologis dan Bentuk Penolakan Sopir *Pete-Pete* Dengan Adanya Kendaraan Berbasis *Online* di Kota Makassar. (ii) Untuk Mengetahui Kebijakan Pemerintah Kota Makassar Terkait keberadaan Kendaraan Berbasis *Online* di kota Makassar. Jenis penelitian yang dilakukan adalah jenis penelitian kualitatif deskriptif yang bertujuan memahami Tinjauan Kronologis Penolakan Sopir Pete-Pete Terhadap Kendaraan Berbasis Online (Studi Kebijakan Pemerintah Kota Makassar). Informan di tentukan secara *purposive sampling* berdasarkan karakteristik informan yang telah di tetapkan yaitu Masyarakat yang berprofesi sebagai Sopir Pete-pete daerah Kota Makassar. Teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara, dan studi pustaka. Teknik analisis data melalui beberapa tahapan yaitu reduksi data, penyajian data dan kesimpulan. Sedangkan teknik keabsahan data menggunakan triangulasi waktu, teknik, dan sumber.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif, meliputi rangkaian 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, dengan metode- metode yang alamiah ketika hasil penelitian yang diharapkan bukanlah generalisasi berdasarkan ukuran-ukuran kuantitas, namun makna (segi kualitas) dan fenomena yang di amati (Andi Prastowo dalam Yusrin 2012:33).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang Tinjauan Kronologis Penolakan Sopir Pete-Pete Terhadap Kendaraan Berbasis Online Pemerintah dalam hal ini Dishub atau Dinas Perhubungan Kota Makassa Dalam merevisi Undang-undang Nomor 32 Tahun 2016 terkait Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek. Pemerintah dan tokoh masyarakat setempat khususnya Sopir Pete-pete dan Sopir Taxi Online harus memberikan sebuah terobosan seperti apa yang dikehendaki masyarakat dan tentunya untuk kepentingan bersama demi meminimalisir pelanggaran dan mengefektifkan aturan yang berlaku untuk mengatasi masalah social terkait adanya Penolakan Sopir Pete-Pete Terhadap Kendaraan Berbasis Online.

Kata kunci :Kronologis, Penolakan, Kendaraan Berbasis Online

KATA PENGANTAR



Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Allah Maha Pengasih dan Maha Penyayang, demikian kaya untuk mewakili atas segala karunia dan nikmat-Nya. Jiwa ini takkan henti bertauhid atas anugerah pada detik waktu, denyut jantung, gerak langkah, serta rasa dan rasio pada-Mu, Sang Khaliq. Skripsi ini adalah setitik dari sederetan berkah-Mu.

Setiap orang dalam berkarya selalu mencari kesempurnaan, tetapi terkadang kesempurnaan itu terasa jauh dari kehidupan seseorang. Demikian juga dalam tulisan ini, kehendak hati ingin mencapai kesempurnaan, tetapi kapasitas penulis dalam keterbatasan. Segala daya dan upaya telah penulis kerahkan untuk membuat tulisan ini selesai dengan baik dan bermanfaat dalam dunia pendidikan, khususnya dalam ruang lingkup Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar.

Motivasi dari berbagai pihak sangat membantu dalam penampungan tulisan ini. Segala rasa hormat, penulis mengucapkan terima kasih kepada kedua orang tuaku tercinta Usman Idris dan ST. Hadijjah yang telah berjuang, berdoa, mengasuh, membesarkan, mendidik, mendukung dan membiayai penulis dalam proses pencarian ilmu. Penulis juga mengucapkan kepada para saudara-saudara, dan keluarga yang tak hentinya memberikan motivasi. Dengan segala hormat, penulis mengucapkan terimakasih kepada Dr. H. Abd. Rahman Rahim, M.M dan Syarifuddin, S.Pd., M.P.d selaku pembimbing I dan pembimbing II yang selalu

memberikan bimbingan, motivasi serta menuntun penulis sejak awal penyusunan proposal hingga selesainya skripsi ini.

Tidak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih kepada : Dr. H. Abd. Rahman Rahim, M.M., Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar, Erwin Akip, S.Pd., M.Pd., Ph. D Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar, dan Dr. H. Nursalam, M.Si., Ketua Jurusan Pendidikan Sosiologi, serta seluruh dosen dan staf pegawai dalam lingkungan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah membekali penulis dengan serangkaian ilmu yang bermanfaat bagi penulis.

Dan ucapan terima kasih kepada keluarga besarku KSR-PMI Unit 114 Unismuh Makassar yang selalu menemani dalam suka dan duka, serta seluruh rekan mahasiswa Jurusan Pendidikan Sosiologi khususnya angkatan 2012 kelas D atas segala kebersamaan, motivasi, saran, dan bantuannya.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati, penulis senantiasa mengharapkan kritikan dan saran dari berbagai pihak, yang bersifat membangun. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat. Amin Yarabbal Alamin. *Billahi fii sabilill haq fastabiqul khaerat wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Makassar, September 2017

Fahrin

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
SURAT PERJANJIAN	v
MOTTO PERSEMBAHAN	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	7
E. Defenisi Operasional.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	12
A. Kajian Pustaka	12
B. Kerangka Konsep.....	31
BAB III METODE PENELITIAN	34
A. Jenis Penelitian.....	34
B. Lokasi Penelitian.....	35
C. Informan Penelitian.....	35
D. Fokus Penelitian.....	36
E. Instrumen Penelitian	37
F. Jenis Dan Sumber Data Penelitian.....	37
G. Teknik Pengumpulan Data.....	37
H. Teknik Analisis Data.....	40
I. Teknik Keabsahan Data	41
J. Jadwal Penelitian	43
BAB IV GAMBARAN DAN HISTORIS LOKASI PENELITIAN	44
A. Historis Kota Makassar	44
B. Letak Geografis.....	45
C. Keadaan Penduduk.....	47
D. Sarana dan Prasarana	48
E. Agama	49

F. Ekonomi	51
G. Transportasi.....	52
H. Kesehatan	53
I. Politik.....	54
J. Budaya	54
BAB V KRONOLOGIS PENOLAKAN SOPIR PETE-PETE TERHADAP KENDARAAN BERBASIS ONLINE.....	56
A. Hasil Penelitian	56
B. Penjabaran Hasil Penelitian	64
C. Interpretasi Hasil Penelitian	68
D. Cara Kerja Teori.....	72
BAB VI KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA MAKASSAR TERKAIT KEBERADAAN KENDARAAN BERBASIS ONLINE	75
A. Hasil Penelitian	75
B. Penjabaran Hasil Penelitian	83
C. Interpretasi Hasil Penelitian	84
D. Cara Kerja Teori.....	87
BAB VII SIMPULAN DAN SARAN.....	88
A. Kesimpulan	88
B. Saran	89
DAFTAR PUSTAKA	90
LAMPIRAN-LAMPIRAN	

Daftar Nama-nama Informan

Nama : Salim Samsir
Umur : 46 Tahun
Status : Sudah menikah
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Sopir

Nama : Wawan
Umur : 30 Tahun
Status : Sudah menikah
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Sopir

Nama : Darwis
Umur : 32 Tahun
Status : Sudah menikah
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Sopir

Nama : Rasyid
Umur : 41 Tahun
Status : Sudah menikah
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Sopir

Nama : Didin
Umur : 38 Tahun
Status : Sudah menikah
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Sopir

Nama : Muhammad Irlan Ruslan, S.STP, M.Si
Umur : 52 Tahun
Status : Sudah menikah
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Dinas Perhubungan

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan dari kendaraan pribadi. Masyarakat umumnya memerlukan angkutan umum sebagai transportasi untuk berpergian ke suatu tempat. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan total wilayah 735.355 mil persegi. Indonesia menempati peringkat keempat dari 10 negara berpenduduk terbesar di dunia sekitar 220 juta jiwa.

Tanpa sarana transportasi yang memadai maka akan sulit untuk menghubungkan seluruh daerah di kepulauan ini. Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*drived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Dalam kerangka makro ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan local, baik dipertanian maupun di pedesaan. Tidak dipungkiri kemajuan teknologi juga merambah ke pedesaan sebagaimana yang kita ketahui perekonomian yang berkembang tidak terlepas dari berkembangnya jalur transportasi darat yang semakin hari semakin canggih sebagaimana sistem jaringan merupakan hal yang sangat mendasar, mendorong perkembangan kendaraan yang menggunakan jaringan dan aplikasi online.

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

Melalui transportasi penduduk antara wilayah satu dengan wilayah lainnya dapat ikut merasakan hasil produksi yang rata maupun hasil pembangunan yang ada. Skala ekonomi (*economy of scale*), lingkup ekonomi (*economy of scope*), dan keterkaitan (*interconnectedness*) harus tetap menjadi pertimbangan dalam pengembangan transportasi dalam kerangka desentralisasi dan otonomi daerah yang kerap didengungkan akhir-akhir ini. Ada satu kata kunci di sini, yaitu integrasi, di mana berbagai pelayanan transportasi harus ditata sedemikian rupa sehingga saling terintegrasi, misalnya truk pengangkut container, kereta api pengangkut barang, semuanya harus terintegrasi dan memungkinkan sistem transfer yang terus menerus.

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 hal penyediaan lapangan kerja, maupun dalam memutar konsumsi dan investasi 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, social 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 berlimpah.

Kota Makassar sekarang ini menempati peringkat kelima wilayah terbesar dan teramai di Indonesia dan pada saat ini tingkat pendapatan perkapita penduduknya semakin tinggi. Dilihat dari letak wilayahnya, Kota Makassar ini berpotensi sebagai daerah transit yang strategis di wilayah 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 berlalulalang dijalanan, 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 kondisi inilah yang membuat pemerintah kota harus berinisiatif untuk mengatur sistem transportasi yang lebih baik di Kota Makassar sehingga kota ini dapat berkembang menjadi kota metropolis yang ramah lingkungan.

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 mode transportasi umum. Sejak lama *pete-pete* hadir ditengah hiruk pikuk kehidupan masyarakat kota makassar.

Taksi yang dulu sangat populer di kalangan masyarakat sebagai alat transportasi keseharian masyarakat Kota Makassar seakan digantikan dengan adanya transportasi *pete-pete* untuk di akses semua kalangan masyarakat baik masyarakat golongan bawah, menengah dangolongan atas, karna biaya untuk menggunakan transportasi taksi yang membutuhkan biaya besar yang terhitung jarak jauhnya perjalanan, Dan di situlah *pete-pete* hadir seakan menjawab kebutuhan masyarakat, *pete-pete* juga mudah di akses oleh masyarakat makassar yang nota benenya tidak

mempunyai kendaraan pribadi, seiring berjalannya waktu keadaan *pete-pete* pun mulai tak sepopuler jamannya.

Karena keadaan *pete-pete* yang sudah tidak layak pakai tapi masih di oprasikan sehingga masyarakat enggan untuk menggunakan *pete-pete*, serta semakin hari gaya di hidup di Kota Makassar pun lebih memperlihatkan gengsi kalangan bawah juga seakan memaksakan diri untuk menggunakan transportasi yang digunakan masyarakat golongan menengah ke atas seperti kendaraan *online* yang baru baru ini marak diperbincangkan. Dalam tinjauan penelitian terdahulu ada beberapa penelitian yang meneliti masalah antara mode transportasi, diantaranya : (1) Tentang resolusi konflik antara becak kayu, angkot dan becak motor di Sragen. Universitas Surakarta Fakultas Ilmu Sosial dan Pemerintahan jurusan Ilmu Administrasi. Penelitian dilakukan dengan metode penelitian deskriptif kualitatif. Retna Yulika tahun (2014).

Hasil penelitian menunjukkan beberapa faktor penyebab konflik antara becak kayu dan angkot berdasarkan hasil penelitian adalah kelangkaan sumber daya terkait trayek, serta faktor teori negosiasi prinsip terkait bayaran dan muatan. Sedangkan faktor penyebab konflik antara becak kayu dan becak motor berupa faktor teori negosiasi prinsip terkait tarif dan bayaran, serta faktor kompetisi tujuan terkait muatan. Adanya janji dari bupati lama Sragen untuk melegalkan becak motor juga menjadi salah satu faktor penyebab konflik. Penyelesaian konflik melalui intervensi pihak ketiga dengan mediasi dinilai lebih tepat dilakukan untuk menghasilkan keluaran konflik yang dapat diterima semua pihak yang berkonflik.

Meskipun mediasi sudah dilakukan, namun belum menghasilkan keluaran konflik yang dapat diterima semua pihak.

Belum berhasilnya mediasi dikarenakan mediator kurang diterima pihak-pihak yang berkonflik. Oleh Karena itu diperlukan mediator dari pihak luar yang selama ini menangani konflik, misalnya Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM).

Berdasarkan dari latar belakang yang ada di atas, maka penulis tertarik melakukan penelitian yang membahas tentang “**Tinjauan Kronologis Penolakan Sopir *Pete-Pete* Terhadap Kendaraan Berbasis *Online* (Studi Kebijakan Pemerintah Kota Makassar)**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang masalah diatas maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah Kronologis dan Bentuk Penolakan Sopir *Pete-Pete* Terhadap Kendaraan Berbasis *Online* di Kota Makassar ?
2. Bagaimanakah Kebijakan Pemerintah Kota Makassar Terkait keberadaan Kendaraan Berbasis *Online* di kota Makassar ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk Mengetahui Kronologis dan Bentuk Penolakan Sopir *Pete-Pete* Dengan Adanya Kendaraan Berbasis *Online* di Kota Makassar.

2. Untuk Mengetahui Kebijakan Pemerintah Kota Makassar Terkait keberadaan Kendaraan Berbasis *Online* di kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis

Sebagai upaya untuk penjelasan kajian tentang Tinjauan Kronologis Penolakan Supir Pete-Pete Terhadap Kendaraan Berbasis online.(Studi Kebijakan Pemerintah Kota Makassar).Di samping itu untuk penjelasan ilmu-ilmu social khususnya ilmu sosiologi pada kajian sosiologi ini.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan petunjuk umum tentang dapat menjadi masukan bagi masyarakat yang ingin mengetahui strategi-strategi yang dapat dilakukan pemerintah untuk melakukan suatu perubahan dalam lingkungan masyarakat.

- b. Bagi lembaga terkait

Penelitian ini dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi berbagai pihak sebagai bahan tambahan informasi bagi para peneliti selanjutnya.

c. Bagi peneliti

Peneliti ini dapat menambah sebagai bekal dalam mengaplikasikan pengetahuan teoritik terhadap masalah praktis, sekaligus dapat dijadikan sebagai bahan rujukan oleh peneliti-peneliti lain.

E. Definisi Operasional

1. Tinjauan Kronologis

Tinjauan kronologis adalah latar belakang terjadinya suatu fenomena. Sejarah mengajarkan kepada kita cara berpikir kronologis, artinya berpikirlah secara runtut, teratur, dan berkesinambungan. Dengan konsep kronologis, sejarah akan memberikan kepada kita gambaran yang utuh tentang peristiwa atau perjalanan sejarah dari tinjauan aspek tertentu sehingga dengan mudah kita dapat menarik manfaat dan makna dari hubungan antara peristiwa yang terjadi. Adapun dalam kehidupan sehari-hari, konsep berfikir diakronik atau kronologis ini sangat diperlukan jika kita ingin memecahkan masalah. Tanpa berfikir secara runtut dan berkesinambungan dalam mengidentifikasi suatu permasalahan, kita akan dihadapi pada pemecahan masalah atau solusi yang tidak tepat.

Menurut Galtung, diakronis berasal dari bahasa *Yunani*, *dia* artinya melintasi atau melewati dan *khronos* yang berarti perjalanan waktu. Dengan demikian, diakronis dapat diartikan sebagai suatu peristiwa yang berhubungan dengan peristiwa-peristiwa sebelumnya dan tidak berdiri sendiri atau timbul secara

tiba-tiba. Sebab sejarah meneliti gejala-gejala yang memanjang dalam waktu, tetapi dalam ruang yang terbatas.

Konsep diakronis melihat bahwa peristiwa dalam sejarah mengalami perkembangan dan bergerak sepanjang masa. Melalui proses inilah, manusia dapat melakukan perbandingan dan melihat perkembangan sejarah kehidupan masyarakatnya dari jaman ke jaman berikutnya.

Suatu peristiwa sejarah tidak bisa lepas dari peristiwa sebelumnya dan akan mempengaruhi peristiwa yang akan datang. Sehingga, berfikir secara diakronis haruslah dapat memberikan penjelasan secara kronologis dan kausalita.

Contoh:

Menjelaskan peristiwa detik-detik proklamasi harus menjelaskan pula peristiwa-peristiwa yang melatarbelakanginya, misalnya peristiwa menyerahnya Jepang kepada sekutu, reaksi pemuda Indonesia terhadap berita kekalahan Jepang. Peristiwa rengasdengklok, penusunan teks proklamasi.

2. *Pete-pete*

Pete-pete adalah alat transportasi angkutan umum Kota Makassar. Nama *pete-pete* merupakan istilah untuk uang receh pecahan Rp.5,- dan 10,- yang digunakan oleh para penumpang untuk membayar jasa sang supir. Lambat laun, istilah *pete-pete* tidak lagi menjadi nama uang logam minim harga, melainkan menjadi sebutan kendaraan roda empat yang umum dipakai warga menyusuri kota Makassar. Bagi anda yang belum pernah ke Makassar mungkin akan sangat asing mendengar kata tersebut. *Pete-pete* merupakan sebutan untuk angkutan umum sejenis

mikrolet yang kalau orang di Jawa yang lebih banyak menyebutnya angkot. Saat berada di Makassar Anda harus terbiasa dengan sebutan Pete-pete.

Ada banyak sekali Pete-pete yang beroperasi di Kota Makassar. Bahkan tidak sedikit juga yang beroperasi selama 24 jam untuk beberapa rute tertentu. Untuk keliling kota, Pete-pete sangat bisa diandalkan. Bisa dibilang kepenjuru Makassar mana saja bisa naik Pete-pete. Ongkos sekali naik 2.000 untuk jarak yang cukup dekat dan 3.000 untuk jarak yang agak jauh. Saat berada di Makassar angkutan yang satu inilah yang menjadi andalan saya. Selain murah juga cukup fleksibel karena jumlahnya yang cukup banyak.

Kebanyakan Pete-pete di Makassar menggunakan warna biru muda. Hanya sebagian kecil saja yang menggunakan warna selain biru muda. Jadi warna Pete-pete tidak bisa digunakan untuk membedakan rute bisa dilihat dari kode yang tertempel pada Pete-pete yang biasa menggunakan abjad. Selain itu biasanya pada setiap kaca mobil bagian depan tertulis rute yang akan dilewati oleh Pete-pete.

3. Kendaraan Berbasis *Online*

Kendaraan Berbasis *Online* adalah 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 pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih kerjasama kemitraan alat transportasi umum yang menggunakan teknologi

jaringan internet sebagai alat penghubung dengan pengguna, Dimana para pengguna dapat memesan langsung hanya melalui aplikasi online.

Dari pihak driver atau pengendara, terdapat beberapa kelebihan yang bisa diperoleh yaitu :

- a) Tidak perlu menawarkan jasanya ke setiap orang yang lewat.
- b) Tidak perlu nongkrong dipangkalan
- c) Pulang kerumah berarti tidak ada order
- d) Tidak perlu berhadapan dengan pelanggan yang tawar berlebihan
- e) Mengetahui tujuan pelanggan sebelum berangkat

BAB II

KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEP

A. Kajian Pustaka

1. Tinjauan Kronologis

Kronologis adalah istilah yang artinya diambil dari bahasa Yunani *chronos* yang artinya waktu dan *logi* yang artinya ilmu aka disimpulkan kronologis adalah ilmu yang mempelajari waktu atau sebuah kejadian pada waktu tertentu. adapun kronologis digunakan dan bermanfaat pada sebuah kejadian baik kriminal maupun non kriminal. Kronologi sering diajarkan pada badan-badan hukum untuk mengetahui kapan dan persisnya suatu kejadian atau tindak pidana terjadi. Sebagaimana kronologi unjuk rasa para sopir angkot kota yang terjadi di Kota Makassar menuntut kebijakan pemerintah untuk ditertibkannya kendaraan online yang tidak berizin dan tidak membayar pajak serta tidak memiliki jalur khusus. (Handar: 2017)

2. Transportasi Umum

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 dan komponen-komponen: frekuensi, tarif dan

lain-lain. Sistem angkutan umum terdiri dari : sistem jaringan rute, terminal, halte, jenis armada, dimensi armada dan desain kendaraan.

Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.
2. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.
3. Menurut Steenbrink (1974), transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis.
4. 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.

Terdapat 2 (dua) sistem pemakai angkutan umum berdasarkan peraturan Direktorat jenderal Perhubungan Darat tahun 1994, yaitu sebagai berikut:

- a. Sistem sewa, yaitu kendaraan yang bisa dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa. Dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang

hams diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut sebagai demand responsive sistem, karena penggunaannya yang tergantung pada adanya permintaan. Contoh jenis ini adalah angkutan jenis taksi.

b. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang tetap. Sistem ini dikenal dengan transit system. Terdapat dua jenis transit, yaitu sebagai berikut:

- 1) Para transit, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang rutenya. Contohnya adalah angkutan kota atau angkutan pedesaan; dan
- 2) Mass transit, yaitu jadwal dan tempat hentinya lebih pasti dan teratur. Contohnya adalah kereta api.

Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut (Nasution, 2004):

1. Kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain.
2. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain.

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 mode transportasi umum.

Sejak lama *pete-pete* hadir ditengah hiruk pikuk kehidupan masyarakat kota makassar.

Taksi yang dulu sangat populer di kalangan masyarakat sebagai alat transportasi keseharian masyarakat Kota Makassar seakan digantikan dengan adanya transportasi *pete-pete* untuk di akses semua kalangan masyarakat baik masyarakat golongan bawah, menengah dan golongan atas, karna biaya untuk menggunakan transportasi taksi yang membutuhkan biaya besar yang terhitung jarak jauhnya perjalanan, Dan di situlah *pete-pete* hadir seakan menjawab kebutuhan masyarakat, *pete-pete* juga mudah di akses oleh masyarakat makassar yang nota benanya tidak mempunyai kendaraan pribadi, seiring berjalannya waktu keadaan *pete-pete* pun mulai tak sepopuler jamannya.

Karena keadaan *pete-pete* yang sudah tidak layak pakai tapi masih di oprasikan sehingga masyarakat enggan untuk menggunakan *pete-pete*, serta semakin hari gaya hidup di Kota Makassar pun lebih memperlihatkan genggsi kalangan bawah juga seakan memaksakan diri untuk menggunakan transportasi yang digunakan masyarakat golongan menengah ke atas seperti kendaraan *online* yang baru-baru ini marak diperbincangkan.

3. Masyarakat

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 kelompok yang lebih besar biasanya masyarakat juga diartikan sebagai sekelompok orang yang hidup dalam satu wilayah dan hidup teratur oleh adat didalamnya.

Pengertian masyarakat menurut beberapa ahli:

1. Maclver dan Page dalam Nurani Soyomukti (2010:62) Masyarakat adalah suatu sistem dari kebiasaan dan tata cara, dari wewenang dan kerja sama antara berbagai kelompok dan penggolongan, dan pengawasan tingkah laku serta kebebasan-kebebasan manusia.
2. Ralft Linton dalam Nurani Soyomukti (2010:63) Masyarakat merupakan setiap kelompok manusia yang telah hidup dan bekerja bersama cukup lama sehingga mereka dapat mengatur diri mereka sebagai suatu kesatuan sosial dengan batas – batas yang dirumuskan dengan jelas.
3. Selo Soemardjan dalam Nurani Soyomukti (2010:63) Masyarakat adalah orang-orang yang hidup bersama, yang menghasilkan kebudayaan.
4. Auguste Comte dalam Nurani Soyomukti (2010:63) Masyarakat adalah keseluruhan organik yang pada dasarnya selalu terdiri dari bagian-bagian yang saling tergantung.
5. Ansyar dalam Eddy Tukijan (2010:16) Masyarakat merupakan kumpulan para individu yang menyatakan diri mereka menjadi satu kelompok.

6. 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.

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.

Ciri-ciri suatu masyarakat pada umumnya sebagai berikut.

1. Manusia yang hidup bersama sekurang-kurangnya terdiri atas dua orang.
2. Bergaul dalam waktu cukup lama. Sebagai akibat hidup bersama itu, timbul sistem komunikasi dan peraturan-peraturan yang mengatur hubungan antarmanusia
3. Sadar bahwa mereka merupakan satu kesatuan.
4. Merupakan suatu sistem hidup bersama. Sistem kehidupan bersama menimbulkan kebudayaan karena mereka merasa dirinya terkait satu dengan yang lainnya.

Bila dipandang cara terbentuknya masyarakat:

1. Masyarakat paksaan, misalnya negara, masyarakat tawanan
2. Masyarakat merdeka

- a) Masyarakat natur, yaitu masyarakat yang terjadi dengan sendirinya, seperti: gerombokan (harde), suku (stam), yang bertalian karena hubungan darah atau keturunan.
- b) Masyarakat kultur, yaitu masyarakat yang terjadi karena kepentingan kedunian atau kepercayaan.

Masyarakat dipandang dari sudut Antropologi terdapat dua tipe masyarakat:

- 1) Masyarakat kecil yang belum begitu kompleks, belum mengenal pembagian kerja, belum mengenal tulisan, dan teknologi nya sederhana.
- 2) Masyarakat sudah kompleks, yang sudah jauh menjalankan spesialisasi dalam segala bermasyarakat bidang, kerana pengetahuan modern sudah maju, teknologi pun sudah berkembang, dan sudah mengenal tulisan.

Faktor-faktor yang mendorong manusia untuk hidup :

- a) Hasrat sosial

Adalah merupakan hasrat yang ada pada setiap individu untuk menghubungkan dirinya kepada individu lain atau kelompok.

- b) Hasrat untuk mempertahankan diri Adalah hasrat untuk mempertahankan diri dari berbagai pengaruh luar yang mungkin datang kepada nya, sehingga individu tersebut Faktor-faktor yang mendorong manusia untuk hidup bermasyarakat perlu bergabung dengan individu lain atau kelompok.

- c) **Hasrat berjuang** Hasrat ini dapat kita lihat pada adanya persaingan, keinginan membantah pendapat orang lain. Sehingga mereka mengadakan persatuan untuk mencapai tujuan, yaitu tujuan bersama.
- d) **Hasrat harga diri**
Rasa harga diri merupakan hasrat pada seseorang untuk menganggap atau bertindak atas dirinya lebih tinggi dari pada orang lain, karena mereka ingin mendapat penghargaan yang selayaknya.
- e) **Hasrat meniru** Adalah hasrat untuk menyatakan secara diam-diam atau terang-terangan sebagian dari salah satu gejala atau tindakan.
- f) **Hasrat bergaul** Hasrat untuk bergabung dengan orang-orang tertentu, kelompok tertentu, atau masyarakat tertentu dalam suatu masyarakat.
- g) **Hasrat untuk mendapatkan kebebasan**
Hasrat ini tampak jelas pada tindakan-tindakan manusia bila mendapat kekangan-kekangan atau pembatasan-pembatasan.
- h) **Hasrat untuk memberitahukan**
Hasrat untuk menyampaikan perasaan-perasaan kepada orang lain biasanya disampaikan dengan suara atau isyarat
- i) **Hasrat simpati**
Kesanggupan untuk dengan langsung turut merasakan apa yang dirasakan oleh orang lain

4. Pengertian Pete-pete

Pada dasarnya Makassar memiliki beberapa angkutan umum. Angkutan yang cukup dominan dan akan paling sering dijumpai di Kota Makassar adalah Pete-pete. Lalu apa itu Pete-pete, Bagi anda yang belum pernah ke Makassar mungkin akan sangat asing mendengar kata tersebut. Pete-pete merupakan sebutan untuk angkutan umum sejenis mikrolet yang kalau orang di Jawa yang lebih banyak menyebutnya angkot. Saat berada di Makassar Anda harus terbiasa dengan sebutan Pete-pete.

Pada awalnya, mode transportasi darat yang muncul pada pertengahan tahun 1980-an ini tidak memiliki nama yang jelas. Angkot alias angkutan kota merupakan istilah nasional untuk menamakan moda transportasi umum yang beroperasi di dalam kota. Angkot lebih dulu hadir yakni pada pertengahan tahun 1960-an di Jakarta, Surabaya, dan Bandung. Angkot kemudian menyebar di seluruh nusantara dalam dekade 1970-an sebagai efek dari oil booming. Sebenarnya, penyebutan pete-pete untuk angkutan kota bukan hanya di Makassar, namun hampir seluruh kota di Sulawesi.

Nama pete-pete merupakan istilah untuk uang receh pecahan Rp.5,- dan 10,- yang digunakan oleh para penumpang untuk membayar jasa sang supir. Lambat laun, istilah pete-pete tidak lagi menjadi nama uang logam minim harga, melainkan menjadi sebutan kendaraan roda empat yang umum dipakai warga menyusuri kota Makassar.

Nama pete-pete juga berasal dari frase asing Public Transportation yang disingkat PT. Kata PT kemudian diulang sebagai kebiasaan menyebutkan benda jamak. Pete-pete kemudian disesuaikan dengan dialek khas masyarakat Bugis-Makassar dengan memberikan penekanan pada akhir kata pete-pete.

Bunyi knalpot ptek-ptek juga dipercaya menjadi salah satu sumber dari penamaan angkutan transportasi ekonomis ini. Kondisi mini bus jenis mikrolet yang digunakan sebagai pete-pete seringkali sudah dalam kondisi baru. Akibat kondisi mobil yang sudah tua, knalpot yang mengeluarkan asap buangan kendaraan sering diikuti bunyi yang mirip ptek-ptek.

Ada banyak sekali Pete-pete yang beroperasi di Kota Makassar. Bahkan tidak sedikit juga yang beroperasi selama 24 jam untuk beberapa rute tertentu. Untuk keliling kota, Pete-pete sangat bisa diandalkan. Bisa dibilang kepenjuru Makassar mana saja bisa naik Pete-pete. Ongkos sekali naik 2.000 untuk jarak yang cukup dekat dan 3.000 untuk jarak yang agak jauh. Saat berada di Makassar angkutan yang satu inilah yang menjadi andalan saya. Selain murah juga cukup flaksibel karna jumlahnya yang cukup banyak.

Kebanyakan Pete-pete di Makassar menggunakan warna biru muda. Hanya sebagian kecil saja yang menggunakan warna selain biru muda. Jadi warna Pete-pete tidak bisa digunakan untuk membedakan rute bisa dilihat dari kode yang tertempel pada Pete-pete yang biasa menggunakan abjad. Selain itu biasanya pada setiap kaca mobil bagian depan tertulis rute yang akan dilewati oleh Pete-pete.

5. Kendaraan Berbasis Online

Kendaraan 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 karna perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih kerjasama kemitraan.

Terdapat beberapa hal yang bisa diketahui oleh pelanggan saat memesan kendaraan berbasis online yaitu :

- a) Identitas pelanggan
- b) Mudah menemukan kendaraan berbasis online
- c) Tidak perlu tawar menawar
- d) Bisa mengetahui pengendara yang tahu lokasi tujuan
- e) Mengetahui harga secara pasti sebelum berangkat
- f) Foto pengendara

Sedangkan dari sisi pengendara atau rider, kendaraan berbasis online yang selama ini harus menawarkan jasa ke pelanggan yang lewat kini tidak perlu lagi menawarkan jasanya. Yang perlu dilakukan oleh seorang pengendara adalah memutuskan menerima atau tidak menerima tawaran dari perusahaan pengelola. Tidak adalah proses tawar-menawar, tidak adalah proses menanyakan tujuan, serta tidak ada lagi ketidakpastian harga. Semuanya sudah ditentukan lewat HP hanya dengan sekali klik di HP.

Dari pihak driver atau pengendara, terdapat beberapa kelebihan yang bisa diperoleh yaitu :

- a) Tidak perlu menawarkan jasanya ke setiap orang yang lewat.
- b) Tidak perlu nongkrong dipangkalan
- c) Pulang kerumah berarti tidak ada order
- d) Tidak perlu berhadapan dengan pelanggan yang tawar berlebihan
- e) Mengetahui tujuan pelanggan sebelum berangkat.

6. Teori Yang Relevan

a. Teori Konflik

Masyarakat selalu mengalami perubahan baik pada nilai dan strukturnya baik secara revolusioner maupun evolusioner. Perubahan-perubahan tersebut dipengaruhi oleh gerakan-gerakan sosial dari individu maupun kelompok yang menjadi bagian dari masyarakat. Gerakan sosial dalam sejarah masyarakat dunia biasa muncul dalam berbagai macam bentuk kepentingan, seperti merubah struktur hubungan sosial, mengubah pandangan hidup, dan kepentingan merebut peran politik (kekuasaan). Ilmu sosiologi, khususnya sosiologi konflik dilahirkan dalam perubahan-perubahan sosial dan dinamika gerakan sosial dari masa klasik sampai kontemporer (Novri Susan, 2010:33)

Teori ini di bangun atas dasar paradigma yang sama dengan teori fungsional struktural yaitu paradigma fakta sosial. Walaupun demikian pola

pikir teori ini bertentangan dengan teori fungsional struktural, termasuk proposisi-proposisinya. Selanjutnya George Ritzer dalam (Soetomo, 2013:101) menuraikan perbedaan antara kedua teori tersebut dalam beberapa hal. Sebagai berikut:

1. *Pertama*, menurut teori struktural fungsional, masyarakat berada dalam kondisi statis atau lebih tepatnya bergerak dalam kondisi keseimbangan, sedangkan menurut teori konflik justru sebaliknya, masyarakat senagtiasa berada dalam proses perubahan yang di tandai dengan pertentangan yang terus-menerus diantara unsur-unsurnya.
2. *Kedua*, dalam Teori Fungsionalisme Struktural setiap elemen atau setiap institusi memberikan dukungan terhadap stabilitas, sedangkan Teori Konflik melihat bahwa setiap elemen memberikan sumbangan terhadap disintegrasi sosial.
3. *Ketiga*, Teori Fungsionalisme Struktural melihat anggota masyarakat terikat secara informal oleh norma-norma, nilai-nilai dan moralitas umum, maka Teori Konflik menilai keteraturan yang terdapat dalam masyarakat itu hanyalah disebabkan karena adanya tekanan atau pemaksaan kekuasaan dari atas oleh golongan yang berkuasa. Dengan demikian, nilai bukanlah hasil consensus melainkan instrument kelompok super ordinasi untuk memaksakan kepentingannya kepada kelompok sub ordinasi. Konsep sentral teori ini adalah wewenang dan posisi. Keduanya merupakan fakta sosial. Inti tesis sebagai berikut. Distribusi kekuasaan dan wewenang tanpa kecuali

menjadi faktor yang menentukan konflik sosial secara sistematis. Oleh karena kekuasaan selalu memisahkan dengan tegas antara penguasa dan yang dikuasai maka dalam masyarakat selalu terdapat dua golongan yang saling bertentangan. Masing-masing golongan dipersatukan oleh ikatan kepentingan nyata yang bertentangan secara substansial dan secara langsung di antara golongan-golongan itu (Ritzer, 2011: 26-27).

Lebih lanjut Ralf Dahrendorf menjelaskan konflik sebagai bagian penting dalam fenomena sosial. Dari sinilah ia mengusulkan model dialektis tentang konflik sosial dengan menekankan pada pentingnya peran kewenangan dan kekuasaan (*power*). Oleh karena itu, otoritas bisa di gunakan oleh individu maupun kelompok untuk merealisasikan tujuan-tujuan tertentu. Kekuasaan merupakan hubungan faktual semata, sementara itu wewenang merupakan hubungan dominasi dan penundukan yang sah. Tetapi, dalam dominasi juga terdapat kekuasaan, sebab pengertian dominasi adalah hak untuk mengeluarkan perintah dan memaksa (Dwi Susilo, 2008:322).

Secara lebih detail, gambaran struktur kewenangan yang dimaksud Dahrendorf dapat diringkas sebagai berikut: *Pertama*, hubungan wewenang adalah selalu berbentuk hubungan antara supra dan subordinasi atau bersifat atas bawah. *Kedua*, dimana terdapat hubungan wewenang, disitulah unsur atas (super-ordinat) secara sosial diperkirakan dengan perintah, komando, peringatan, dan larangan-larangan, yang mengendalikan perilaku unsur bawah (sub-ordinat). *Ketiga*, perkiraan demikian secara relatif lebih dilekatkan pada

posisi sosial dari pada kepribadian individu. *Kempat*, hubungan wewenang selalu meliputi spesifikasi orang-orang yang harus tunduk pada pengendalian dan spesifikasi dalam bidang-bidang yang mana pengendalian itu diperbolehkan. *Kelima*, wewenang adalah sebuah hubungan yang sah, dan tidak tunduk perintah orang-orang yang berwenang akan dapat dikenai sanksi tertentu; wewenang sebenarnya merupakan salah satu fungsi sistem hukum yang guna mendukung efektifnya pelaksanaan wewenang yang sah (Dwi Susilo, 2008:322).

b. Teori Fungsional

Teori fungsional dan struktural adalah salah satu teori komunikasi yang masuk dalam kelompok teori umum atau general theories (Littlejohn, 1999), ciri utama teori ini adalah adanya kepercayaan pandangan tentang berfungsinya secara nyata struktur yang berada di luar diri pengamat. Fungsionalisme struktural atau lebih populer dengan ‘struktural fungsional’ merupakan hasil pengaruh yang sangat kuat dari teori sistem umum di mana pendekatan fungsionalisme yang diadopsi dari ilmu alam khususnya ilmu biologi, menekankan pengkajiannya tentang cara-cara mengorganisasikan dan mempertahankan sistem. Dan pendekatan strukturalisme yang berasal dari linguistik, menekankan pengkajiannya pada hal-hal yang menyangkut pengorganisasian bahasa dan sistem sosial. Fungsionalisme struktural atau

‘analisa sistem’ pada prinsipnya berkisar pada beberapa konsep, namun yang paling penting adalah konsep fungsi dan konsep struktur.

Lahirnya fungsionalisme struktural sebagai suatu perspektif yang ”berbeda” dalam sosiologi memperoleh dorongan yang sangat besar lewat karya-karya klasik seorang ahli sosiologi Perancis, yaitu Emile Durkheim. Masyarakat modern dilihat oleh Durkheim sebagai keseluruhan organis yang memiliki realitas tersendiri. Keseluruhan tersebut memiliki seperangkat kebutuhan atau fungsi-fungsi tertentu yang harus dipenuhi oleh bagian-bagian yang menjadi anggotanya agar dalam keadaan normal, tetap langgeng. Bila mana kebutuhan tertentu tadi tidak dipenuhi maka akan berkembang suatu keadaan yang bersifat ”patologis”.

Sebagai contoh dalam masyarakat modern fungsi ekonomi merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi. Bilamana kehidupan ekonomi mengalami suatu fluktuasi yang keras, maka bagian ini akan mempengaruhi bagian yang lain dari sistem itu dan akhirnya sistem sebagai keseluruhan. Suatu depresi yang parah dapat menghancurkan sistem politik, mengubah sistem keluarga dan menyebabkan perubahan dalam struktur keagamaan.

Pukulan yang demikian terhadap sistem dilihat sebagai suatu keadaan patologis, yang pada akhirnya akan teratasi dengan sendirinya sehingga keadaan normal kembali dapat dipertahankan. Para fungsionalis kontemporer menyebut keadaan normal sebagai equilibrium, atau sebagai suatu sistem yang seimbang,

sedang keadaan patologis menunjuk pada ketidakseimbangan atau perubahan sosial.

Menurut Parsons, ide mengenai kehidupan sosial sebagai suatu sistem suatu jaringan dari bagian yang berbeda-beda menjelaskan bagian struktural dari label fungsionalis struktural yang selalu dikaitkan dengan karyanya.

Lebih lanjut, analogi mengenai sebuah sistem menjelaskan bagian “fungsionalis”nya. Jikalau kita menyebut tubuh manusia sebagai suatu sistem, hal itu bisa dilihat sebagai sesuatu yang memiliki kebutuhan-kebutuhan tertentu, misalnya kebutuhan makanan dan sejumlah bagian-bagian yang saling berhubungan (sistem pencernaan, perut, intesines, dan lain-lain) yang fungsinya adalah menemukan kebutuhan-kebutuhan itu. Sistem sosial dari tindakan dilihat oleh Parson sebagai sesuatu yang mempunyai kebutuhan yang harus dipenuhi kalau mau hidup dan sejumlah bagian-bagian yang berfungsi untuk menemukan kebutuhan-kebutuhan itu. Semua sistem yang hidup dilihat sebagai sesuatu yang cenderung mengarah kepada keseimbangan, suatu hubungan yang stabil dan seimbang antara bagian-bagian yang terpisah dan mempertahankan dirinya secara terpisah dari sistem-sistem lain.

c. Teori Kebijakan

Kebijakan merupakan suatu ilmu multi disipliner karena melibatkan banyak disiplin ilmu seperti ilmu politik, sosial, ekonomi, dan psikologi. Studi

kebijakan berkembang pada awal 1970-an terutama melalui tulisan Harold D. Laswell.

Definisi dari kebijakan yang paling awal dikemukakan oleh Harold Laswell dan Abraham Kaplan dalam Howlett dan Ramesh (1995:2) yang mendefinisikan kebijakan publik/*public policy* sebagai “suatu program yang diproyeksikan dengan tujuan-tujuan, nilai-nilai, dan praktik-praktik tertentu. Senada dengan definisi ini, George C. Edwards III dan Ira Sharkansky dalam Suwitri (2008: 10) mendefinisikan kebijakan sebagai “suatu tindakan pemerintah yang berupa program-program pemerintah untuk pencapaian sasaran atau tujuan”.

Dari dua definisi di atas kita bisa melihat bahwa kebijakan memiliki kata kunci “tujuan”, “nilai-nilai”, dan “praktik”. Kebijakan selalu memiliki tujuan, seperti kebijakan pemerintah untuk menggantikan konsumsi minyak tanah dengan LPG adalah untuk menghemat subsidi negara. Praktik yang dilaksanakan adalah dengan mendistribusikan kompor gas dan tabung LPG 3 kg secara cuma-cuma kepada masyarakat.

Menurut Thomas R. Dye dalam Howlett dan Ramesh (2005:2), kebijakan adalah segala yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan perbedaan yang dihasilkannya. Dalam pemahaman bahwa “keputusan” termasuk juga ketika pemerintah memutuskan untuk “tidak memutuskan” atau memutuskan untuk “tidak mengurus” suatu isu, maka pemahaman ini juga merujuk pada definisi Thomas R. Dye dalam Tilaar dan

Nugroho (2008:185) yang menyatakan bahwa kebijakan publik merupakan “segala sesuatu yang dikerjakan dan tidak dikerjakan oleh pemerintah”.

Senada dengan definisi Dye, George C. Edwards III dan Ira Sharkansky dalam Suwitri (2008: 9) juga menyatakan bahwa kebijakan merupakan: Apa yang dinyatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah yang dapat ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan atau dalam policy statement yang berbentuk pidato-pidato dan wacana yang diungkapkan pejabat politik dan pejabat pemerintah yang segera ditindak lanjuti dengan program-program dan tindakan pemerintah.

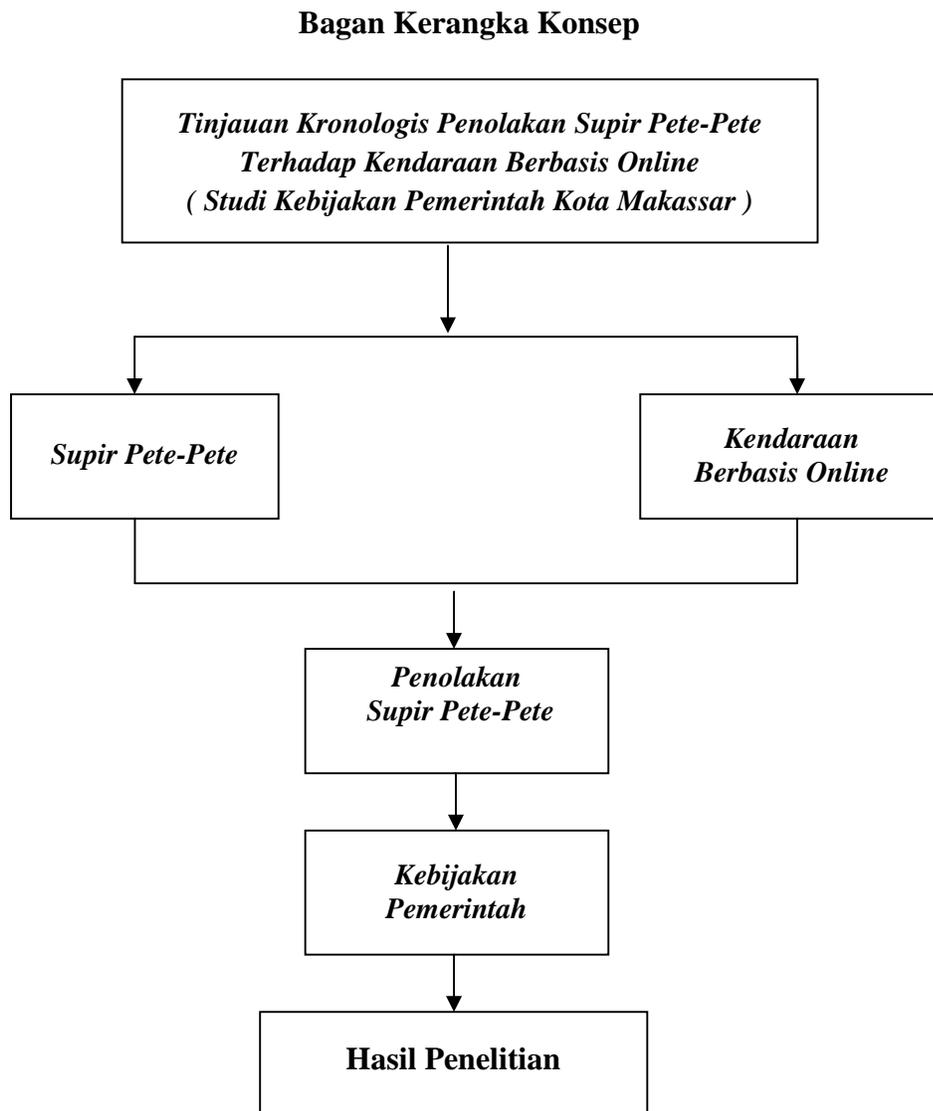
Menurut Carl J Friderick, kebijakan itu adalah serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan hambatan-hambatan dan kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Hal ini dapat dipahami bahwa kebijakan itu adalah sebuah usulan yang mengesankan terciptanya sebuah tindakan yang menginginkan tercapainya suatu tujuan. Maka kebijakan dapat diartikan sebagai keputusan pemerintah, sebagai bentuk pengesahan formal, sebagai program, sebagai keluaran, sebagai hasil akhir, sebagai suatu teori atau model, sebagai proses.

Berdasarkan definisi-definisi kebijakan yang dipaparkan di atas, maka kebijakan publik memiliki konsep-konsep sebagai berikut :

- a. Kebijakan berisi tujuan, nilai-nilai, dan praktik/pelaksanaannya.
- b. Kebijakan tersebut dibuat oleh badan pemerintah, bukan organisasi swasta.

- c. Kebijakan tersebut menyangkut pilihan yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah.

B. Kerangka Konsep



Gambar 2.1 Kerangka Konsep

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. 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 mode transportasi umum. Sejak lama *pete-pete* hadir ditengah hiruk pikuk kehidupan masyarakat kota makassar.

Taksi yang dulu sangat populer di kalangan masyarakat sebagai alat transportasi keseharian masyarakat Kota Makassar seakan digantikan dengan adanya transportasi *pete-pete* untuk di akses semua kalangan masyarakat baik masyarakat golongan bawah, menengah dan golongan atas, karna biaya untuk menggunakan transportasi taksi yang membutuhkan biaya besar yang dihitung jarak jauhnya perjalanan, Dan di situlah *pete-pete* hadir seakan menjawab kebutuhan masyarakat, *pete-pete* juga mudah di akses oleh masyarakat makassar yang nota benenya tidak mempunyai kendaraan pribadi, seiring berjalannya waktu keadaan *pete-pete* pun mulai tak sepopuler jamannya.

Karena keadaan *pete-pete* yang sudah tidak layak pakai tapi masih di oprasikan sehingga masyarakat enggan untuk menggunakan *pete-pete*, serta semakin hari gaya di hidup di Kota Makassar pun lebih memperlihatkan gengsi kalangan bawah juga seakan memaksakan diri untuk menggunakan transportasi yang

digunakan masyarakat golongan menengah ke atas seperti kendaraan *online* yang baru baru ini marak diperbincangkan. Hal ini menuai protes dari berbagai kalangan, terutamanya dikalangan sopir *pete-pete* yang merasa dikucilkan dan tidak diperhatikan oleh pemerintah. Dimana kendaraan *pete-pete* dikenakan pajak dan diberikan jalur khusus sementara kendaraan berbasis *online* bebas mengakses jalan seadanya ditambah kendaran *online* tidak pernah memberikan kontribusi untuk peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) retribusi terminal. (Ansar Tribunnews: 2017)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif, meliputi rangkaian kegiatan yang sistematis untuk mendapatkan jawaban atas permasalahan yang diajukan.

Menurut Lexi J. Moleong (2007: 6) 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, dengan metode- metode yang alamiah ketika hasil penelitian yang diharapkan bukanlah generalisasi berdasarkan ukuran-ukuran kuantitas, namun makna (segi kualitas) dan fenomena yang di amati (Andi Prastowo dalam Yusrin 2012:33).

Menurut Moleong (2011:6) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh objek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain.

Menurut Lofland & Lofland (1984:47) sumber data utama dalam penelitian kualitatif deskriptif ialah kata-kata, dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain.

B. Lokasi Penelitian

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

C. Informan Penelitian

Informan penelitian dalam penelitian ini adalah sebagian masyarakat yang ada di Desa Tamboke, penentuan informan dalam penelitian ini dilakukan secara sengaja (*Purposive Sampling* atau *Judgmental Sampling*), *purposive sampling* adalah teknik penentuan sample dengan pertimbangan tertentu, dimana peneliti cenderung memiliki responden secara variatif berdasarkan (alasan), sehingga penelitian ini menggunakan *Maximun Variation Sampling*.

Penelitian kualitatif tidak dimaksudkan untuk membuat generalisasi dari hasil penelitian yang dilakukan sehingga subjek penelitian yang telah tercermin dalam fokus penelitian ditentukan secara sengaja. Subjek penelitian akan menjadi informan yang akan memberikan berbagai macam informasi yang diperlukan selama proses penelitian. Informan penelitian ini meliputi tiga macam, yaitu informasi kunci (*key informan*), informan utama, informan tambahan. Informan kunci adalah mereka yang mengetahui dan memiliki berbagai informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian. Informan utama adalah mereka yang terlibat secara langsung dalam interaksi sosial yang diteliti, sedangkan informan tambahan adalah mereka yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam interaksi sosial yang diteliti.

Berapa jumlah responden atau informan dalam penelitian kualitatif belum diketahui sebelum peneliti melakukan kegiatan pengumpulan data di lapangan. Hal ini karena pengumpulan data suatu penelitian kualitatif mempunyai tujuan tercapainya kualitas data yang memadai, sehingga sampai dengan responden keberapa data telah dalam keadaan tidak berkualitas lagi dalam arti sudah mencapai titik jenuh karena responden tidak lagi memberi informasi baru, artinya responden tersebut ceritanya sama saja dengan responden-responden sebelumnya.

D. Fokus Penelitian

Fokus merupakan domain tunggal atau beberapa domain yang terkait dari situasi sosial. Dengan demikian penentuan fokus penelitian dalam proposal lebih didasarkan pada tingkat kebaruan informasi yang akan diperoleh dari situasi sosial (lapangan). Adapun menurut Spradley dalam Prastowo (2014: 137) mengemukakan bahwa ada empat alternatif untuk menetapkan fokus penelitian, yaitu sebagai berikut :

1. Menetapkan fokus pada permasalahan yang disarankan oleh informan.
2. Menetapkan fokus berdasarkan domain-domain tertentu *organizing domain*.
3. Menetapkan fokus yang memiliki nilai temuan untuk mengembangkan iptek.
4. Menetapkan fokus berdasarkan permasalahan yang terkait dengan teori-teori yang ada.

Berdasarkan pengertian tersebut, maka yang menjadi fokus atau titik perhatian dalam penelitian ini adalah Tinjauan Kronologis Penolakan Supir *pete-pete* Terhadap Kendaraan Berbasis *Online* Di Kota Makassar.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang di gunakan 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 focus 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 Penelitian

1. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari responden atau data dari hasil wawancara atau observasi.

2. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang didapatkan dari hasil telah buku referensi atau dokumentasi.

G. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah penunjang yang sangat penting dalam sebuah penelitian. Semakain banyak data yang diperoleh maka semakain bagus pula hasil akhir dari suatu penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan tiga tehnik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Observasi,

Observasi yaitu pengumpulan data dengan mengadakan pengamatan atau penginderaan secara langsung terhadap suatu benda, kondisi, situasi atau perilaku dari berbagai gejala pada sasaran yang akan diteliti. Observasi dilakukan dengan cara peneliti mendatangi lokasi penelitian, selanjutnya melakukan pengamatan dan pencatatan tentang fenomena-fenomena yang akan diteliti di lokasi penelitian yaitu di Desa Tamboke. Secara berulang-ulang secara informal sehingga mampu mengarahkan peneliti untuk sebanyak mungkin mendapatkan informasi yang berkaitan dengan masalah penelitian. Observasi ini dilakukan untuk mendapatkan data tentang Tinjauan kronologis Penolakan Supir *Pete-Pete* Terhadap Kendaraan Berbasis *Online* (Studi Kebijakan Pemerintah Kota Makassar).

2. Wawancara,

Wawancara adalah metode pengumpulan data yang dipergunakan oleh peneliti dalam percakapan maupun tanya jawab baik secara langsung atau tidak langsung dengan responden yang disusun secara sistematis untuk mencapai tujuan penelitian (Sutoyo dalam Asriadi, 2014: 38).

Hadari Nawawi dalam Asriadi (2014:38) interview (wawancara) adalah usaha mengumpulkan informasi dengan mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan, untuk dijawab secara lisan pula. Ciri utama dari interview adalah kontak langsung dengan tatap muka (*face to face relationship*) antar si pencari informasi (interviewer atau informan hunter) dengan sumber informasi (interviewee) secara

sederhana interview diartikan sebagai alat pengumpul data dengan mempergunakan Tanya jawab antar pencari informasi dan sumbe informasi.

Wawancara digunakan sebagai tehnik pengumpulan data bila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam (Sugiyono, 2013: 231).

Dalam penelitian ini digunakan tehnik wawancara mendalam, yaitu dengan mengumpulkan sejumlah data dari informan dengan menggunakan daftar pertanyaan dengan merujuk pada pedoman wawancara yang telah disusun secara sistematis agar data yang ingin diperoleh lebih lengkap dan valid. Wawancara dilakukan dengan mengajukan pertanyaan secara lisan dan langsung (bertatap muka) dengan informan yang di tunjang oleh pedoman wawancara.

3. Dokumentasi,

Dokumentasi adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data, dokumen-dokumen tertulis ataupun hasil gambar yang diperoleh oleh peneliti. Sumber data dokumentasi dipergunakan untuk menguatkan keberadaan data yang telah diperoleh dilapangan melalui observasi dan wawancara. Dokumen berguna karena dapat memberikan latar belakang yang lebih luas mengenai pokok penelitian.

Metode ini peneliti gunakan untuk memperoleh data atau informasi yang terkait dengan permasalahan penelitian yang akan dilakukan. Peneliti akan mencari informasi yang terdapat dalam media cetak seperti majalah dan Koran serta buku-buku yang terkait dengan penelitian ini.

Gottschalk dalam Yusrin (2014:39) dokumentasi adalah setiap proses pembuktian didasarkan atas jenis sumber apapun, baik itu yang bersifat tulisan, lisan, gambaran, atau arkeologis.

4. Partisipatif

Partisipatif adalah suatu keterlibatan mental dan emosi serta fisik peserta dalam memberikan respon terhadap kegiatan yang dilaksanakan dalam proses belajar mengajar serta mendukung pencapaian tujuan dan bertanggung jawab atas keterlibatannya.

Slameto (1995) yang mengatakan bahwa partisipasi adalah Pemusatan energi psikis yang tertuju pada suatu obyek, dan juga meliputi banyak sedikitnya kesadaran yang menyertai sesuatu aktivitas yang sedang dilakukan.

H. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses menyusun data agar data tersebut ditafsirkan. Semua data yang diperoleh oleh peneliti akan dianalisis secara kualitatif dengan melakukan pengolahan data dengan cara menuliskan, mengedit, mengklasifikasi, kemudian diuraikan dalam bentuk penjelasan untuk mendapatkan kesimpulan akhir.

Dari semua data serta informasi yang telah penulis dapatkan dari hasil penelitian tersebut akan dianalisa secara kualitatif dengan memberikan gambaran informasi yang jelas dan mendalam sebagai metode penelitian studi kasus. Hasil dari gambarana informasi akan diinterpretasiakn sesuai dari hasil penelitian yang dilakukan.

Tehnik analisis data dalam penelitian ini menggunakan model *Analisis Interaktif* yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman (Sugiyono, 2013: 246-253) mencakup tiga kegiatan, yaitu:

1. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi data merupakan merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, mencari tema dan polanya. Dengan demikian, data yang telah di reduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan. Proses ini berlangsung selama dilakukan penelitian, dari awal hingga akhir penelitian.

2. Penyajian Data (*Data Display*)

Adalah sekumpulan informasi tersusun yang member kemungkinan untuk menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan selanjutnya. Bentuk penyajian antara lain berupa teks naratif, matrik, grafik, *network* (jejaring kerja), dan bagan.

3. Menarik kesimpulan/Verifikasi (*Conclusion Drawing/Verivication*)

Tindakan yang dilakukan setelah pengumpulan data berakhir adalah penarik kesimpulan dengan verifikasinya berdasarkan semua hal yang terdapat dalam reduksi data dan sajian data.

I. Teknik Keabsahan Data

Pengabsahan data merupakan salah satu factor yang sangat penting, karena tanpa pengabsahan data yang diperoleh dari lapangan maka akan sulit seorang

peneliti untuk mempertanggung jawabkan hasil penelitiannya. Dalam hal pengabsahan data, peneliti menggunakan menggunakan metode triangulasi yaitu pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu (Sugiyono, 2013: 372).

1. Triangulasi Tehnik

Triangulasi tehnik dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan tehnik yang berbeda. Misalnya data yang diperoleh dengan wawancara lalu dicek dengan observasi, dokumentasi, atau kuesioner. Bila dengan ketiga pengujian kredibilitas data tersebut menghasilkan data yang berbeda-beda, maka peneliti melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan untuk memastikan data mana yang dianggap benar.

2. Triangulasi Waktu

Triangulasi waktu digunakan untuk validasi data yang berkaitan dengan perubahan suatu proses dan perilaku manusia, karena perilaku manusia mengalami perubahan dari waktu ke waktu. Untuk mendapatkan data yang sah melalui observasi peneliti perlu mengadakan pengamatan tidak hanya satu kali pengamatan saja. Menguji kredibilitas data dengan triangulasi waktu dilakukan dengan cara mengumpulkan data pada waktu yang berbeda. Misalnya peneliti yang melakukan wawancara di sore hari, bisa mengulanginya di pagi hari dan mengeceknya kembali di siang hari atau sebaliknya dimulai pagi dicek siang dan di control lagi sore atau malam.

3. Triangulasi Sumber Data

Triangulasi Sumber Data dilakukan untuk menguji keabsahan data yang dilakukan dengan cara mengecek data yang diperoleh melalui beberapa sumber.

J. Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian ini meliputi penyusunan proposal, pelaksanaan penelitian dan penyajian hasil penelitian dalam bentuk bar chart dengan jangka waktu maksimal 6 bulan.

Penelitian ini dilakukan dengan rincian seperti tertera pada tabel dibawah ini.

No.	Jenis Kegiatan	Bulan Ke						Ket.
		I	II	III	IV	V	VI	
1	Penyusunan Proposal Penelitian							
2	Konsultasi Proposal Penelitian							
3	Seminar Proposal Penelitian							
4	Melaksanakan Proposal Penelitian							
5	Interprestasi dan analisis data							
6	Penulisan Laporan Hasil Penelitian							
7	Bimbingan dan Konsultasi							
8	Seminar Hasil Penelitian							
9	Revisi Hasil Penelitian							
10	Penyajian Ujian Skripsi							

BAB IV

GAMBARAN DAN HISTORIS LOKASI PENELITIAN

A. Historis Kota Makassar

Nama Makassar sudah disebutkan dalam pupuh 14/3 kitab Nagara kertagama karya Mpu Prapanca pada abad ke-14, sebagai salah satu daerah taklukan Majapahit. Walaupun demikian, Raja Gowa ke-9 Tumaparisi Kallonna (1510-1546) diperkirakan adalah tokoh pertama yang benar-benar mengembangkan kota Makassar. Ia memindahkan pusat kerajaan dari pedalaman ke tepi pantai, mendirikan benteng di muara Sungai Jeneberang, serta mengangkat seorang syahbandar untuk mengatur perdagangan. Pada abad ke-16, Makassar menjadi pusat perdagangan yang dominan di Indonesia Timur, sekaligus menjadi salah satu kota terbesar di Asia Tenggara. 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. Masjid di Makassar (1910-1934).

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 Eropa dan Arab. Semua keistimewaan ini tidak terlepas dari kebijaksanaan Raja Gowa-Tallo yang memerintah saat itu (Sultan Alauddin, Raja

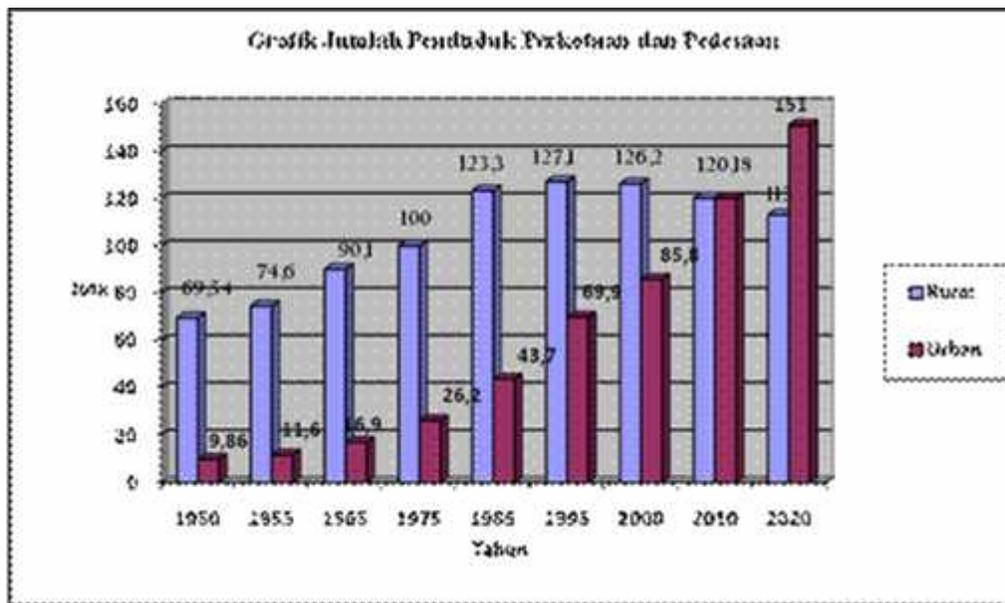
Gowa dan Sultan Awalul Islam, Raja Tallo). Kontrol penguasa Makassar semakin menurun seiring semakin kuatnya pengaruh Belanda di wilayah tersebut dan menguatnya politik monopoli perdagangan rempah-rempah yang diterapkan Belanda melalui VOC. Pada tahun 1669, Belanda, bersama dengan La Tenri Tatta Arung 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 menanda tangani perjanjian Bongaya.

B. Letak Geografis

Bab IV ini, membahas tentang gambaran dan historis hasil penelitian yang meliputi kondisi obyektif tentang lokasi penelitian, profil Kota Makassar, keadaan penduduk, sarana dan prasarana, keagamaan, budaya, pendidikan serta keadaan ekonomi berkenaan dengan Kota Makassar tentang Transformasi Tradisi Masyarakat Maya terhadap Masyarakat Nyata melalui Internet di Kecamatan Tamalate Kota Makassar. Kota Makassar mempunyai posisi strategis karena berada di persimpangan jalur lalu lintas dari arah selatan dan utara dalam propinsi di Sulawesi, dari wilayah kawasan Barat ke wilayah kawasan Timur Indonesia dan dari wilayah utara ke wilayah selatan 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. Berikut adalah gambar letak geografis Kota Makassar :

Gambar 4.1 : Letak Kota Makassar



Sumber : Geocities.WS

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. Jumlah kecamatan di kota Makassar sebanyak 14 kecamatan dan memiliki 143 kelurahan. Diantara kecamat-an tersebut, ada tujuh kecamatan yang berbatasan dengan pantai yaitu kecamatan Tamalate, Mariso, Wajo, Ujung Tanah, Tallo, Tamalanrea dan Biringkanaya.

C. Keadaan Penduduk

Penduduk kota Makassar terdiri dari berbagai macam suku yang ada di Indonesia, dimana mayoritas suku bugis, selain itu suku Makassar sebagai penduduk setempat juga terdapat suku lain sebagai pendatang dari berbagai daerah seperti suku Jawa, suku Toraja, etnik Tiong Hoa, penduduk daerah kepulauan bagian timur, ditambah lagi oleh bangsa-bangsa yang berstatus warga Negara maupun yang berstatus warga asing. Penduduk kota Makassar tahun 2014 tercatat sebanyak 1.272.349 jiwa yang terdiri dari :

Tabel 4.1 : Distribusi penduduk menurut kecamatan dan jenis kelamin

KECAMATAN	LAKI-LAKI	PEREMPUAN	JUMLAH
Mariso	26.719	28.712	55.431
Mamajang	29.705	31.589	61.294
Tamalate	29.705	79.719	154.464
Rappocini	69.137	75.953	145.090
Makassar	39.832	44.311	84.143
Ujung Pandang	13.795	15.269	29.064
Wajo	17.147	18.386	35.533
Bontoala	29.460	33.271	62.731
Ujung Tanah	24.185	24.918	49.103
Tallo	67.101	70.232	137.333
Panakukkang	64.365	72.190	136.555
Manggala	48.219	52.265	100.484
Biringkanaya	62.660	67.991	130.651
Tamalate	43.200	47.273	90.473
Makassar	610.270	662.079	1.272.349

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2014

Berdasarkan tabel di atas, Kecamatan yang jumlah penduduknya paling tinggi adalah Kecamatan Tamalate, dengan jumlah penduduk laki-laki sebanyak 74.745 dan jumlah penduduk perempuan sebanyak 79.719 jiwa. Selanjutnya berikut adalah table distribusi Kelurahan menurut Kecamatan di Tamalate :

Tabel 4.2 : Distribusi Kelurahan Menurut Kecamatan Tamalate

KECAMATAN	KELURAHAN	ALAMAT
Tamalate	Kelurahan Bongaya	Jl. SA. Mangerangi I Lr.2/12
Tamalate	Kelurahan Balang Baru	Jl. Tanggul Patompo No.8
Tamalate	Kelurahan Barombong	Jl. Perjankjian Bongaya No. 11
Tamalate	Kelurahan Jongaya	Jl. Dg. Ngeppe No.43
Tamalate	Kelurahan Mangasa	Jl. Sultan Alauddin II No.134
Tamalate	Kelurahan Mannuruki	Komp.BTN Tabaria Blok D
Tamalate	Kelurahan Maccini Sombala	Jl. Manunggal 31 No.57
Tamalate	Kelurahan Tanjung merdeka	Jl. Sahareng Dg. Sese No.39
Tamalate	Kelurahan Pa'baeng-Baeng	Jl. Andi Tonro II No.18
Tamalate	Kelurahan Parang Tambung	Jl. Dg. Tata II No.74

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2014

D. Sarana dan prasarana

Kota Makassar memiliki sarana perekonomian, seperti : Mall, Supermarket, Show Room, Industri, Toko, Ruko, Pasar, dan Pedagang kaki lima yang tersebar

dalam wilayah Kota Makassar, dimana semua sarana perekonomian tersebut di buka setiap hari. Pembangunan pusat-pusat perbelanjaan lebih mendominasi yang diikuti oleh pelebaran dan perbaikan sarana jalan untuk menghindari kemacetan lalu lintas yang sering meningkatnya intensitas jumlah kendaraan. Sarana komunikasi bagi penduduk Kota Makassar selain radio dan televisi serta Koran (surat kabar) juga tersedia sarana komunikasi seperti, internet, telepon rumah, telepon genggam yang dapat dinikmati dengan lebih mudah di seluruh wilayah Kota Makassar. Kondisi seperti ini jelas dapat memberikan kemudahan bagi penduduk masyarakat kota dalam menyerap informasi yang datang dari dunia luar. Salah satu alat komunikasi seperti handphone yang pada mulanya hanya sebagai aksesoris tambahan dalam pergaulan saat ini sudah berubah fungsi menjadi kebutuhan pelengkap yang hampir di gunakan oleh seluruh kalangan mulai dari anak sekolah, sampai dewasa.

E. Agama

Mayoritas penduduk Makassar adalah pemeluk agama islam, terdapat banyak bangunan Masjid sebagai sarana peribadatan bagi umat Muslim. Disamping itu juga terdapat berbagai upacara-upacara adat yang berhubungan dengan nilai keagamaan, misalnya saja setiap anak yang lahir dilangsungkan acara-acara yang berhubungan dengan keagamaan, dimana beberapa hari setelah bayi dilahirkan, dilakukan upacara member nama yang di kenal dengan acara “aqiqah” yakni penyembelian hewan oleh orangtua bayi. Makassar sebagai salah satu kota besar yang memiliki sifat penduduk yang heterogen baik dari segi agama, suku, dan budaya, adanya sifat heterogenitas ini pula yang dapat memungkinkan timbulnya banyak masalah-masalah sosial, untuk itu

selalu dibutuhkan toleransi, saling menghormati, dan saling menghargai antar umat beragama agar terciptanya suasana masyarakat yang integratif.

Penataan kehidupan beragama dan kepercayaan terhadap Tuhan Yang Maha Esa. Perkembangan pembangunan dibidang spiritual dapat dilihat dari banyaknya sarana peribadatan, tingkat, keimanan dan ketaqwaan masing-masing pemeluk agama, serta sikap toleransi antar umat beragama yang menggambarkan kerukunan antar pemeluk agama dan senantiasa menciptakan suasana yang selalu aman dan kondusif. 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 Eropa dan Arab.

Pada penelitian ini, Kecamatan Tamalate Kota Makassar sebagai salah satu dari beberapa kecamatan yang ada di makassar yang memiliki kelurahan di antaranya : Kelurahan Bongaya Jl. SA. Mangerangi I Lr.2/12, Kelurahan Balang Baru Jl. Tanggul Patompo No.8, Kelurahan Barombong Jl. Perjankjian Bongaya No. 11 (0411) 435960), Kelurahan Jongaya Jl. Dg. Ngeppe No.43 (0411) 859970, Kelurahan Mangasa Jl. Sultan Alauddin II No.134, Kelurahan Mannuruki Komp.BTN Tabaria Blok D, Kelurahan Maccini Sombala Jl. Manunggal 31 No.57 Tlp. (0411) 8115282, Kelurahan Tanjung Merdeka Jl. Sahareng Dg. Sese No.39, Kelurahan Pa'baeng-baeng Jl. Andi Tonro II No.18, Kelurahan Parang Tambung Jl. Dg. Tata II No.74 Tlp. (0411) 8216106. Dari beberapa kelurahan yang masuk dalam Kecamatan Tamalate,

Kelurahan Jongaya yang dipilih sebagai lokasi penelitian dalam wilayah Kecamatan Tamalate Kota Makassar.

F. Ekonomi

Ditengah melemahnya pertumbuhan ekonomi global yang berdampak pada stabilitas pertumbuhan nasional, Kota Makassar masih terus bersinar. Hal ini ditandai dengan laju pertumbuhan ekonomi Makassar yang menembus angka 9,6% pada tahun 2015. Dengan rerata 9% pertahun, pertumbuhan ekonomi Makassar menjadi penyumbang terbesar bagi Sulsel secara keseluruhan. Kota Makassar telah menjadi pusat transaksi ekonomi di kawasan KTI. Kota Makassar sebagai pintu gerbang KTI merupakan ibukota provinsi Sulawesi Selatan. Peran Kota Makassar sebagai pusat pemerintahan, perdagangan dan industry, jasa dan pelayanan sosial, pendidikan kegiatan budaya dan pariwisata dan pemukiman menyebabkan daya tarik kota menjadi besar bagi perkembangan kota dan pertumbuhan penduduk serta pertumbuhan PDRB kota yang meningkat dari tahun ke tahun.

Pergerakan penduduk kota dengan maksud perjalanan dari rumah ke perumahan. Kampus/sekolah, kantor, perbelanjaan/perdagangan, dan hiburan/sosial/kesehatan sebagian besar dilakukan oleh PNS, TNI, pegawai swasta, wiraswasta, buruh, ibu rumah tangga. Kondisi tersebut merupakan dampak langsung pembangunan kota Makassar dengan pendistribusian aktivitas kota pada kawasan transisi dan tepi kota di samping perubahan fungsi ruang atau penggunaan lahan yang cenderung berfungsi campuran menjadi rumah toko atau ruko dan rumah kantor atau rukan di sepanjang jalan utama Kota Makassar. Perkembangan kota tersebut perlu

dipantau dan dievaluasi agar tidak tumbuh dan berkembang secara fisik dan ekonomi secara sporadic dan tidak teekontrol, karena akan berdampak pula pada kondisi sosial dan lingkungan pada saat ini dan masa yang akan datang termasuk keamanan dan kenyamanan dalam pergerakan penduduknya.

Aktivitas pembangunan ekonomi Kota Makassar selama ini, tidak terlepas dari kegiatan investasi pada berbagai sector industry. Aktivitas pembangunan tersebut merupakan pengejawantahan dari misi dan program pembangunan yang telah disusun sebagai upaya untuk mencapai sasaran pembangunan, atau lebih jauh lagi untuk mencapai visi pembangunan baik visi jangka panjang (2025) maupun visi lima tahun kedepansebagimana tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Makassar dengan rumusan : “Terwujudnya Makassar sebagai Kota Maritim, Niaga, Pendidikan, Budaya, dan jasa yang berorientasi global, berwawasan lingkungan dan paling bersahabat”.

G. Transportasi

Jalan merupakan prasarana pengangkutan yang penting untukmemperlancar kegiatan perekonomian. Usaha pembangunan yang makin meningkat menuntut adanya sarana transportasi yang memadai intuk menunjang mobilitas penduduk dan kelancaran distribusi barang dari dan ke daerah. Panjang jalan di Kota Makassar pada tahun 2009 sepanjang 1.593,46 kilometer dibandingkan dengan tahun 2008, panjang jalan tidak mengalami perubahan. Tahun 2009, untuk kondisi jalan baik mengalami peningkatan 32,82% dubanding tahun 2008. Rusak berat turun 45,74% dari tahun 2008. Secara keseluruhan panjang jalan dapat di lihat pada tabel berikut :

Tabel 4.3 : Panjang jalan menurut fungsi jalan di Kota Makassar (dalam kilometer)

No.	FUNGSI JALAN	2008	2009
1.	ARTERI	76,52	76,52
2.	KOLEKTOR	380,93	380,93
3.	LOKAL	1.120,88	1.120,88
4.	INSPEKSI KANAL	15,13	15,13
	JUMLAH	1.593,46	1.593,46

Sumber : Makassar dalam angka 2010

H. Kesehatan

Keberhasilan pembangunan di bidang kesehatan bisa dilihat dari 2 aspek yaitu sarana kesehatan dan sumber daya manusia. Pada tahun 2009 di Kota Makassar terdapat 16 rumah sakit yang terdiri dari 7 rumah sakit pemerintah/ABRI, 8 rumah sakit swasta serta 1 rumah sakit khusus lainnya. Jumlah puskesmas pada tahun 2009, dari 121 unit puskesmas dapat dikategorikan menjadi 37 puskesmas, 47 puskesmas pembantu dan puskesmas keliling sebanyak 37 buah. Disamping sarana kesehatan, ada sumber daya manusia di bidang kesehatan seperti dokter praktek sebanyak 3.551 orang dan bidan praktek sebanyak 117 orang. Berdasarkan data dari Dinas Kesehatan Kota Makassar pada tahun 2009 tercatat ada 37 buah rumah sakit, 13 buah rumah sakit bersalin, dan 216 buah puskesmas.

I. Politik

sebuah tahapan dimana untuk membentuk atau membangun posisi-posisi kekuasaan didalam masyarakat yang berguna sebagai pengambil keputusan-keputusan yang terkait dengan kondisi masyarakat. upaya atau cara untuk memperoleh sesuatu yang dikehendaki. Namun banyak pula yang beranggapan bahwa politik tidak hanya berkisar di lingkungan kekuasaan negara atau tindakan-tindakan yang dilaksanakan oleh penguasa negara. Dalam beberapa aspek kehidupan, manusia sering melakukan tindakan politik, baik politik dagang, budaya, sosial, maupun dalam aspek kehidupan lainnya. Politik, tidak ada pihak yang kepentingannya terselenggarakan 100 %. Masing masing memoderasi tuntutan agar tercapai persetujuan dengan pihak lain. Baiknya politik suatu negara adalah ketika masalah pergesekan kepentingan diselesaikan lewat kompromi dan konsensus di atas meja dan bukan dengan pertumpahan darah. Demikianlah politik selalu menyangkut tujuan-tujuan dari seluruh masyarakat (public goals) dan bukan tujuan pribadi seseorang (private goals). Politik menyangkut kegiatan berbagai kelompok, termasuk partai politik dan kegiatan-kegiatan perseorangan (individu).

J. Budaya

Budaya adalah suatu cara hidup yang berkembang dan dimiliki bersama oleh sebuah kelompok orang dan diwariskan dari generasi ke generasi. Budaya terbentuk dari banyak unsur yang rumit, termasuk sistem agama dan politik, adat istiadat, bahasa, perkakas, pakaian, bangunan, dan karya seni. Bahasa, sebagaimana juga budaya, merupakan bagian tak terpisahkan dari diri manusia sehingga banyak orang cenderung menganggapnya diwariskan secara genetis. Ketika seseorang berusaha

berkomunikasi dengan orang-orang yang berbeda budaya dan menyesuaikan perbedaan-perbedaannya, membuktikan bahwa budaya itu dipelajari. Budaya adalah suatu pola hidup menyeluruh. budaya bersifat kompleks, abstrak, dan luas. Banyak aspek budaya turut menentukan perilaku komunikatif. Unsur-unsur sosio-budaya ini tersebar dan meliputi banyak kegiatan sosial manusia. Beberapa alasan mengapa orang mengalami kesulitan ketika berkomunikasi dengan orang dari budaya lain terlihat dalam definisi budaya: Budaya adalah suatu perangkat rumit nilai-nilai yang dipolarisasikan oleh suatu citra yang mengandung pandangan atas keistimewaannya sendiri. "Citra yang memaksa" itu mengambil bentuk-bentuk berbeda dalam berbagai budaya seperti "individualisme kasar" di Amerika, "keselarasan individu dengan alam" di Jepang dan "kepatuhan kolektif" di Cina. Citra budaya yang bersifat memaksa tersebut membekali anggota-anggotanya dengan pedoman mengenai perilaku yang layak dan menetapkan dunia makna dan nilai logis yang dapat dipinjam anggota-anggotanya yang paling bersahaja untuk memperoleh rasa bermartabat dan pertalian dengan hidup mereka. Dengan demikian, budayalah yang menyediakan suatu kerangka yang koheren untuk mengorganisasikan aktivitas seseorang dan memungkinkannya meramalkan perilaku orang lain.

BAB V

**KRONOLOGIS PENOLAKAN SOPIR PETE-PETE TERHADAP
KENDARAAN BERBASIS ONLINE**

A. Hasil Penelitian

Dari hasil deskriptif serta data hasil penelitian dapat di simpulkan bahwa Kehadiran taksi *online* di Kota Makassar dinilai sangat merugikan bagi pengusaha taksi dan angkutan kota Makassar. Hal itu disampaikan oleh Ketua Asosiasi Pengusaha Taksi (APETAksi) Kota Makassar dalam Rapat Dengar Pendapat dengan Ketua Komisi D DPRD Sulawesi Selatan. Rapat Dengar Pendapat ini adalah tindak lanjut dari aksi demo supir angkot dan supir taksi Kota Makassar atas penolakan angkutan berbasis *online* pada Senin, 06 Februari 2017. APETAksi mendesak pemerintah untuk segera memblokir taksi *online* atau berbasis *daring*. Hal itu karena mereka merasa keberadaan taksi *online* tidak memenuhi standar aturan transportasi. Dari hasil observasi atau pengamatan dilapangan terlihat aktivitas keseharian sopir pete-pete dan taksi konvensional yang terdapat sekitaran jl. Ap. Pettarani merasa terusik tentang keberadaan taksi *online* atau Go- car karena hasil pendapatan sopir pete-pete dan taksi konvensional ini menurun karena disebabkan keberadaan taksi *online* tersebut sehingga menuai aksi protes yang dilakukan oleh asosiasi sopir pete-pete konvensional se Kota Makassar melakukan aksi unjuk rasa dan mogok kerja, tidak hanya itu, mereka bahkan melakukan razia terhadap mobil Taksi yang beroperasi, tidak segang-segang mereka langsung menurunkan paksa penumpang, Dalam aksinya mereka menolak keberadaan taksi yang berbasis *online*”.

Adapun alasan mengapa sopir pete-pete dan taksi konvensional menolak keberadaan taksi online. Karena keberadaan dari taksi online ini menimbulkan persaingan usaha dan dapat merugikan pendapatan dari sopir pete-pete dan taksi konvensional tersebut, selain itu keberadaan taksi online tersebut tidak terikat aturan kemenhub sehingga dia tidak membayar pajak. Berdasarkan data hasil observasi yang di jelaskan di atas, peneliti mencoba menginterpretasikan data hasil wawancara.

Seperti penuturan informan yang bernama (Salim Samsir, 7/6/2017):

“Yang namanya perusahaan transportasi itu harus berbadan hukum, artinya terikat dengan aturan. Sedangkan taksi *online* ini tidak terikat aturan Permenhub Nomor 32 Tahun 2016, tentang penyelenggaraan angkutan umum berbasis teknologi informasi dan angkutan *Online* di Kota Makassar juga dinilai menimbulkan persaingan usaha yang tidak baik, Karena taksi *online* itu ibaratnya menyelam sambil minum air. Perlu ditahu, kami ini pelaku, beda pengamat dan beda pelaksana. Kami ini pelaku usaha melihat sebelum ada taksi *online* kami aman-aman saja,”(wawancara)

Dari pernyataan informan diatas salah satu penolakan sopir pete-pete dan perusahaan taksi konvensional tentang keberadaan kendaraan yang berbasis Online karena perusahaan transportasi yang berbasis online ini tidak berbadan hukum dan tidak terikat aturan Permenhub Nomor 32 Tahun 2016, tentang penyelenggaraan angkutan umum.

Selain itu terkait aplikasi *online* itu menjadi kewenangan penuh dari Kementerian Informasi dan Komunikasi.

Seperti penuturan informan yang bernama (Wawan, 7/6/2017)

“Jadi hanya Kominfo yang bisa memblokir aplikasinya. Kita di Sulsel belum bisa. Tapi tentu kita semua di sini sepakat untuk membela para supir taksi ini, karena taksi *online* memang tidak bayar pajak juga. Hanya kita memang bingung, kecuali sudah ada keputusan dari Jakarta,” (wawancara)

Dari penuturan kedua informan diatas dapat di peroleh informasi bahwa keberadaan kendaraan yang berbasis online di kota makassar dapat merugikan taksi konvensional dan sopir pete-pete karena taksi online ini tidak mempunyai badan hukum dan tidak terikat aturan permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan umum. yang tidak membayar pajak Mengenai penyelenggaraan angkutan umum yang tidak dalam trayek jenis angkutan sewa atau KIR.

Berbeda halnya dengan apa yang diungkapkan informan (Darwis, 7/6/2017)

“Kami menolak keberadaan taksi online karena secara berangsur akan mematikan atau mengurangi pendapatan dari angkutan konvensional yang ada saat ini, sedangkan keberadaan semakin hari semakin bertambah anggotanya dan taksi online ini juga tidak memiliki jalur khusus dan itu sangat meresahkan kami sebagai sopir pete-pete” (wawancara)

Dari pernyataan informan diatas penolakan terhadap keberadaan taksi online di kota Makassar sangat memberikan dampak terhadap angkutan konvensional karena secara tidak langsung akan mematikan atau mengurangi pendapatan mereka dan juga keberadaan taksi online ini tidak memiliki jalur-jalur tertentu sehingga siapapun dapat memesannya berbeda dengan angkutan konvensional lainnya yang sudah di tetapkan jalurnya.

Hal senada yang diungkapkan oleh informan bernama (Rasyid, 7/6/2017) selaku sopir pete-pete juga mengatakan bahwa:

“kami meminta kepada pihak pemerintah yang mempunyai kewenangan tentang permasalahan ini agar kiranya mengambil keputusan untuk melarang beroperasinya taksi online yang ada di kota Makassar, karena keberadaanya dapat mengurangi pendapatan kami selaku sopir angkutan konvensional yang sedang bayar pajak. dan apabila pemerintah tidak

menindaki dan menertibkan mereka kami pastikan melakukan aksi demonstrasi massal dengan melibatkan seluruh angkutan umum”

Dari penuturan informan diatas menyatakan bahwa keberadaan taksi online di Makassar ini dapat merugikan sopir angkutan konvensional karena keberadaanya dapat mengurangi pendapatan mereka karena keberadaan taksi online ini tidak membayar pajak atau retribusi mengenai angkutan umum dan tidak mempunyai badan hukum yang tidak terikat aturan permenhub Nomor 32 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan umum selain itu juga taksi online ini tidak memiliki jalur tertentu jadi siapa saja dapat mememesannya.

Dari data dokumen penolakan keberadaan taksi online ini tidak hanya terjadi di Makassar akan tetapi penolakan ini hampir diseluruh kota-kota besar yang ada di Indonesia seperti di DKI Jakarta, Bandung, Jogjakarta, Semarang, Malang. Para sopir konvensional ini menggelar aksi penolakan dengan berdemonstrasi menuntut pemerintah bertindak tegas agar taksi online ini tidak beroperasi lagi di Makassar tidak hanya berdemonstrasi para sopir konvensional ini juga menggelar razia taksi online di jalan guna menolak keberadaan taksi online, 6/2/ 2017.

“MAKASSAR, KOMPAS.com - Ratusan sopir angkutan kota menggelar mogok dan melakukan demonstrasi menolak keberadaan taksi online di Makassar, Sulawesi Selatan. Berdasarkan pantauan, sejak pagi para sopir angkot atau Pete-pete melakukan razia di berbagai tempat meminta rekan seprofesinya tidak menarik angkot untuk ikut berjukrasa menolak keberadaan taksi online. Razia tersebut dilakukan di berbagai tempat seperti di depan Mal Mtos Jalan Perintis, Terminal Regional Daya, di bawah jembatan layang (fly over), sepanjang Jalan Andi Pangeran Pettarani, Jalan Cenderawasih, depan kantor Balai Kota dan depan Kantor DPRD Kota dan Provinsi Sulsel.

Bahkan saat aksi beberapa insiden terjadi, demonstran sempat merusak satu mobil taksi karena enggan bergabung dan pos polisi di

pertigaan jalan Sudirman-Ahmad Yani, namun masih bisa dikendalikan aparat. Sedangkan di bawah jembatan layang, satu demonstran diamankan.

Dalam aksinya, mereka menolak operasi angkutan taksi berbasis aplikasi daring (online), Akibat aksi itu, ratusan penumpang terlantar di pinggir jalan. "Kami menolak itu semua karena secara berangsur akan mematikan angkutan konvensional yang ada saat ini, sedangkan keberadaan taksi online," ungkap Ketua Organda Makassar Zainal Abidin di kantor DPRD Sulsel. Menurut dia, keberadaan taksi online secara tidak langsung akan mematikan pencarian para supir konvensional. Selain itu pihaknya juga menolak kenaikan biaya pajak STNK perseorangan karena memberatkan sopir.

Kenaikan pajak pribadi tersebut cukup tinggi hingga mencapai Rp1,3 juta dari sebelumnya hanya Rp300 ribu per tahun khusus untuk pemilik mobil angkot perseorangan bukan di bawah naungan Perusahaan Perseroan Terbatas. Zainal menyebut jumlah angkot yang sudah memiliki izin trayek sebanyak 4.113 unit dan beroperasi sebanyak 3.500 unit, taksi sebanyak 2.500 unit, angkutan trayek Sungguminasa-Takalar kurang lebih 1.000 unit, angkot Maros 7.000 dan angkutan bandara sebanyak 600 unit.

Sementara anggota DPRD Sulsel Syamsuddin Karlos didampingi Syaharuddin Alrif dan Fadriati AS saat menerima aspirasi para supir menegaskan sudah menyurati Kementerian Komunikasi dan Informasi memblokir aplikasi tersebut khusus di Sulsel. "Kami sudah sepakat meminta aplikasi taksi online di cabut khusus di Sulsel. Dan kami akan lakukan pertemuan dengan Dinas Perhubungan membahas langkah-langkah kongkritnya." ujarnya di hadapan ratusan demonstran. (dokumen).

Sebenarnya tidak jadi masalah jika angkutan online beroperasi di setiap sudut kota Makassar, tetapi surat izinnya itu harus ada dan ikut aturan pemerintah, karena setiap aturan itu kode etikanya. Jika masalah pendapatan tidak terlalu masalah tapi itu juga wilayah yang mereka datang untuk mengambil penumpang kadang membuat kesal, sampai-sampai masuk wilayah kampus juga itu membuat kami para sopir pete-pete merasa resah juga karena saya rasakan. Kalau masalah cepat dan murah memang mereka menang tapi kelayakan kendaraan untuk beroperasi sangat diragukan karena tidak ada standar operasionalnya, yang ditakutnya ini dalam jangka waktu lama maka dari itu ketegasan pemerintah yang kami butuhkan".

Pengoperasian transportasi online terus menuai pro-kontra. Di Makassar, taksi online diminta untuk tidak beroperasi hal ini sesuai kesepakatan antara Organda Kota Makassar, Asosiasi Pengusaha Taksi (Apetasi), Perusahaan

Transportasi Online Grab, Go-Car dan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Makassar di Mapolrestabes Makassar, Senin (6/3/2017)

Kebijakan pemerintah dalam menerapkan kendaraan berbasis online terjadi pro dan kontra dalam masyarakat. Masyarakat pada umumnya menerima kebijakan pemerintah karena mempermudah akses transportasi, di lain sisi sangat merugikan kendaraan konvensional yang masih menerapkan sistem manual. Seperti halnya dari hasil wawancara salah satu sopir pete-pete yang bernama Didin yang menyatakan bahwa :

Saya sangat tidak setuju dengan adanya transportasi online karena mengurangi hasil pendapatan kami per-hari, dulu sebelum adanya transportasi online kami masih bisa memenuhi kebutuhan keluarga sehari-hari, sekarang biar uang makan istri dan anak itu tidak tercukupi. Kami minta dari pihak pemerintah untuk menghapuskan atau melarang beroperasinya transportasi online yang ada di Kota Makassar.

Sejak transportasi umum berbasis aplikasi *online* beroperasi, penghasilan mereka menurun drastis. Salah satu rekannya yang bekerja di armada taksi Express hanya bisa menyetor sekitar Rp150 ribu hingga Rp200 ribu. Padahal, sebelumnya, rekannya itu bisa menyetor hingga Rp300 ribu. Akibat berkurangnya pemasukan tiap bulan, banyak rekannya yang tidak sanggup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari seperti membayar kontrakan. Bahkan, ada istri yang meminta cerai. Dia mengatakan kantor pusat Blue Bird merestui niat mereka berdemonstrasi. Baginya lebih baik dia dan sopir taksi lainnya berdemonstrasi hari ini, ketimbang tidak ada kejelasan di masa depan mengenai persaingan yang tidak sehat tersebut. Kami bukannya mempermasalahkan kalah saing dengan transportasi berbasis *online*. Selama mereka menaati aturan-aturan yang sudah

ada, membayar pajak, jika mereka taksi maka mereka memasang plat kuning, ada argo dan tera, kami tidak memperlakukan.

Wakil Gubernur Sulsel, Agus Arifin Nu'mang angkat bicara terkait persoalan keberadaan taksi online, Agus Arifin Nu'mang (wagub), meminta agar pemerintah pusat agar secepatnya mengatur regulasi mengenai taksi online. Protes mengenai taksi online tidak hanya terjadi di Sulsel, tetapi secara nasional, setelah mengatur regulasi tinggal meminta agar taksi konvensional memperbaiki pelayanan, Taksi online tidak bisa di bendung, karena telah menjadi kebutuhan pasar.

Menurut juru bicara Aliansi masyarakat Sulawesi Selatan, Asdar Akbar, sesuai hasil penemuan dengan pihak taksi online dan taksi konvensional, ada beberapa poin yang menjadi kesepakatan beberapa di antaranya adalah membuka komunikasi aktif antara pihak-pihak terkait. Poin yang paling penting adalah pihak aplikasi online bersedia mengambil langkah-langkah konkrit. Yakni menghentikan sementara aktifitas, dalam rangka mengantisipasi aksi 8 Maret 2017 nanti, kata Asdar Akbar.

Selain itu, ia menambahkan pihak transportasi online dalam waktu akan melengkapi 11 poin yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 32 tahun 2016. Mengenai penyelenggaraan angkutan umum yang tidak dalam trayek jenis angkutan sewa artinya kita berikan batas waktu hingga 1 April. Pihak taksi online juga sudah bersedia menyiapkan persyaratan 11 poin beberapa hari kedepan, jelasnya.

Sementara itu PA Grab Makassar Friendly Ferry Fonda mengungkapkan dirinya tidak bisa memastikan pengoperasian selama dua hari kedepan dihentikan

atau tidak. Sebab, di Makassar hanya cabang yang tidak bisa mengambil keputusan. Jadi kita disini hanya cabang. Nanti dikomunikasikan ke Jakarta. Karena di sini porsi kami terbatas. Saya tidak bisa ambil keputusan apa-apa ungkap Friendly.

Sopir angkutan Pete-pete di Makassar menggelar aksi unjuk rasa, Senin (6/2/2017) siang tadi. Tidak hanya berunjuk rasa, mereka juga kompak untuk mogok yang diwarnai dengan aksi menurunkan paksa penumpangnya. Aksi itu digelar menyikapi kenaikan pajak STNK. Juga penolakan terhadap Pete-pete Smart, Taksi Online, Bus Rapit Trans (BRT) Mamminasata pembangunan halte bus, dan angkutan umum liar di Makassar.

Anggota Komisi E DPRD Sulsel mengatakan sejumlah tuntutan para sopir Pete-pete tersebut patut mendapat perhatian serius dari pemerintah. Ia mengatakan pemerintah harus melakukan upaya mediasi terkait beberapa tuntutan dari aksi sopir Pete-pete hari ini. Terkait Pete-pete Smart, BRT, halte bus perlu ada duduk bersama bagi semua pemangku kepentingan. Harus mencari jalan keluarnya agar tidak ada yang dirugikan kata legislator Fraksi Partai Demokrat ini.

Para pengemudi angkutan konvensional ini menuntut pemerintah untuk segera menutup jasa angkutan umum berbasis aplikasi karena dianggap ilegal. Mereka menggunakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai alasan untuk menuntut angkutan umum online agar segera ditiadakan.

Namun, Menteri Perhubungan, Ignasius Jonan menjelaskan bahwa Undang-Undang ini tidak melarang dan tidak bertentangan dengan aplikasi online yang jadi produk perusahaan penyedia jasa tersebut. Artinya, harus ada solusi

yang segera dari pemerintah agar aplikasi online bisa dianggap legal dan tidak lagi dinilai melanggar aturan. Kompasianer tentu juga memiliki pandangan masing-masing soal solusi yang bisa diberikan untuk polemik ini.

Khususnya transportasi online yang saat ini sudah banyak dijumpai kata Endre, pemerintah juga perlu juga untuk mengambil langkah tegas. Apa lagi soal transportasi online ini, sebetulnya sudah banyak mendapat kritikan dari para sopir Pete-pete. Mengenai taksi online pemerintah harus tegas menegakkan aturan. Bahwa sampai saat ini belum ada regulasi yang mengatur tentang taksi online. Karena hal ini terkait model operasionalnya yang utama keselamatan penumpang, tambahnya.

Sehingga menurut Endre sebelum dikeluarkan regulasi terkait taksi online untuk sementara jenis kendaraan itu sebaiknya untuk tidak beroperasi saat ini. Lebih lanjut Endre mengungkapkan aspirasi sopir Pete-pete itu juga akan di tindaklanjuti oleh DPRD Sulsel. Diantaranya dapat digelar Rapat Dengar Pendapat (RDP) terlebih dahulu. Tapi RDP itu menunggu petunjuk pimpinan karena mekanismenya setiap ada aspirasi yang masuk akan diserahkan kepada komisi terkait untuk melakukan pembahasan, tutup Endre.

B. Penjabaran Hasil Penelitian

Hasil penelitian bahwa keberadaan taksi online di kota Makassar sangat memberikan dampak terhadap angkutan konvensional karena secara tidak langsung akan mematikan atau mengurangi pendapatan mereka karena keberadaan taksi online ini tidak membayar pajak atau retribusi mengenai angkutan umum dan juga tidak mempunyai badan hukum yang tidak terikat aturan permenhub nomor 32

tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan umum selain itu juga taksi online ini tidak memiliki jalur tertentu jadi siapa saja dapat memesannya.

Mereka meminta kepada pihak pemerintah yang mempunyai kewenangan tentang permasalahan ini agar kiranya mengambil keputusan untuk melarang beroperasinya taksi online yang ada di kota Makassar, karena keberadaannya dapat mengurangi pendapatan mereka selaku sopir angkutan konvensional yang sedang bayar pajak. Dan apabila pemerintah tidak menindaki, mereka pastikan akan melakukan aksi demonstrasi massal dengan melibatkan seluruh angkutan umum. Hal ini menandakan bahwa pendapatan sopir angkutan konvensional merasa ada semacam unsur kesengajaan pemerintah dalam pembiaran taksi online beroperasi di kota makassar, berarti secara tidak langsung ada pembiaran pemerintah untuk menciptakan kesenjangan ekonomi sosial masyarakat dan pastinya apabila hal ini terjadi secara terus-menerus maka pendapatan ekonomi sopir angkutan konvensional menurun dan terjadi pengangguran besar-besaran di kota Makassar.

Adapun alasan mengapa sopir *pete-pete* dan taksi konvensional menolak keberadaan taksi online. Karena keberadaan dari taksi online ini menimbulkan persaingan usaha dan dapat merugikan pendapatan dari sopir *pete-pete* dan taksi konvensional tersebut, selain itu keberadaan taksi online tersebut tidak terikat aturan kemenhub sehingga dia tidak membayar pajak.

Taksi yang dulu sangat populer di kalangan masyarakat sebagai alat transportasi keseharian masyarakat Kota Makassar seakan digantikan dengan adanya transportasi *pete-pete* untuk di akses semua kalangan masyarakat baik masyarakat golongan bawah, menengah dan golongan atas, karna biaya untuk menggunakan transportasi taksi yang membutuhkan biaya besar yang dihitung

jarak jauhnya perjalanan, Dan di situlah *pete-pete* hadir seakan menjawab kebutuhan masyarakat, *pete-pete* juga mudah di akses oleh masyarakat makassar yang nota benenya tidak mempunyai kendaraan pribadi, seiring berjalannya waktu keadaan *pete-pete* pun mulai tak sepopuler jamannya.

Karena keadaan *pete-pete* yang sudah tidak layak pakai tapi masih di oprasikan sehingga masyarakat enggan untuk menggukan *pete-pete*, serta semakin hari gaya hidup di Kota Makassar pun lebih memperlihatkan genggsi kalangan bawah juga seakan memaksakan diri untuk menggunakan transportasi yang digunakan masyarakat golongan menengah ke atas seperti kendaraan *online* yang baru-baru ini marak diperbincangkan. Hal ini menuai protes dari berbagai kalangan, terutamanya dikalangan sopir *pete-pete* yang merasa dikucilkan dan tidak diperhatikan oleh pemerintah. Dimana kendaraan *pete-pete* dikenakan pajak dan diberikan jalur khusus sementara kendaraan berbasis online bebas mengakses jalan seadanya ditambah kendaran online tidak pernah memberikan kontribusi untuk peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) retribusi terminal.

Pendapatan dari angkutan umum *pete'-pete'* di kota Makassar Metro 34,33 persen yang masuk kriteria kurang pendapatan, nilai indeks pendapatan kendaraan lain yang tidak beroperasi di jalan umum 20,62 persen yang masuk kriteria kurang pendapatan dan nilai indeks pendapatan angkutan umum di Terminal Makassar 34,31 persen yang masuk kriteria atas kinerja pelayanan di terminal. untuk ditingkatkan kinerjanya antara lain waktu menunggu kedatangan dan keberangkatan angkutan umum, sistem informasi pelayanan.

Sebenarnya tidak jadi masalah jika angkutan online beroperasi di setiap sudut kota Makassar, tetapi surat izinnya itu harus ada dan ikut aturan pemerintah,

karena setiap aturan itu kode etiknya. jika masalah pendapatan tidak terlalu masalah tapi itu juga wilayah yang mereka datang untuk mengambil penumpang kadang membuat kesal, sampai-sampai masuk wilayah kampus juga itu membuat kami para sopir pete-pete merasa resah juga karena saya rasakan. kalau masalah cepat dan murah memang mereka menang tapi kelayakan kendaraan untuk beroperasi sangat diragukan karena tidak ada standar operasionalnya, yang ditakutnya ini dalam jangka waktu lama maka dari itu ketegasan pemerintah yang kami butuhkan.

Angkutan umum berbasis teknologi harus juga berbadan hukum dan mempunyai aturan terikat dari Pemenhub agar sesuai dengan arah dan fungsi dari aturan yang berlaku karena Tidak adanya kejelasan dari pemerintah terkhususnya dari Menkominfo terkait keberadaan kendaraan berbasis online, dan Kebijakan pemerintah harus sesuai dengan apa yang menjadi kebutuhan masyarakat. Tidak adanya kejelasan dari pemerintah terkhususnya dari Menkominfo terkait keberadaan kendaraan berbasis online, dan Kebijakan pemerintah harus sesuai dengan apa yang menjadi kebutuhan masyarakat, Jadi hanya Kominfo yang bisa memblokir aplikasinya. Kita di Sulsel belum bisa. Tapi tentu kita semua di sini sepakat untuk membela para supir taksi ini, karena taksi *online* memang tidak bayar pajak juga. Hanya kita memang bingung, kecuali sudah ada keputusan dari Jakarta.

Kami sebagai sopir pete-pete meminta kepada pihak pemerintah yang mempunyai kewenangan tentang permasalahan ini agar kiranya mengambil keputusan untuk melarang beroperasinya taksi online yang ada di kota Makassar, karena keberadaanya dapat mengurangi pendapatan kami selaku sopir angkutan

konvensional yang sedang bayar pajak. dan apabila pemerintah tidak menindaki dan menertibkan mereka kami pastikan melakukan aksi demonstrasi massal dengan melibatkan seluruh angkutan umum.

C. Interpretasi Hasil Penelitian.

Indonesia menduduki peringkat pertama dalam hal pejalan kaki termal di dunia. Sudah menjadi kepastian bahwa kebutuhan masyarakat Indonesia akan kendaraan semakin meningkat. Yang dimaksud adalah kebutuhan masyarakat Indonesia terhadap angkutan umum. Perselisihan yang terjadi antara jasa angkutan “ Transportasi Online dan Angkutan konvensional” merupakan masalah yang sangat menyita perhatian publik.

Berdasarkan uraian dari hasil penelitian dapat di interprestasikan bahwa perselisihan yang terjadi adalah konflik horizontal antara para penawar jasa transportasi yang saling merebut penumpang. Hal ini yang cenderung memperoleh penumpang lebih banyak adalah transportasi online dikarenakan lebih murah dan lebih muda di temui. Sebab itulah yang menimbulkan kecemburuan sosial dari transportasi konvensional sehingga perselisihan terjadi. Angkutan konvensional membayar pajak pemerintah sementara angkutan online tidak membayar pajak. Harusnya pemerintah menaruh perhatian penuh terhadap jasa transportasi konvensional.

No.	Informan	Interview	Interpretasi	Teori yang Relevan
1.	Salim Samsir	Yang namanya perusahaan transportasi itu harus berbadan hukum, artinya terikat dengan	Bahwa untuk angkutan umum berbasis teknologi	

		<p>aturan. Sedangkan taksi <i>online</i> ini tidak terikat aturan Permenhub Nomor 32 Tahun 2016, tentang penyelenggaraan angkutan umum berbasis teknologi informasi dan angkutan <i>Online</i> di Kota Makassar juga dinilai menimbulkan persaingan usaha yang tidak baik, Karena taksi <i>online</i> itu ibaratnya menyelam sambil minum air. Perlu ditahu, kami ini pelaku, beda pengamat dan beda pelaksana. Kami ini pelaku usaha melihat sebelum ada taksi <i>online</i> kami aman-aman saja,</p>	<p>harus juga berbadan hukum dan mempunyai aturan terikat.</p>	<p>Teori Fungsional (Parsons)</p>
2.	Wawan	<p>Jadi hanya Kominfo yang bisa memblokir aplikasinya. Kita di Sulsel belum bisa. Tapi tentu kita semua di sini sepakat untuk membela para supir taksi ini, karena taksi <i>online</i> memang tidak bayar pajak juga. Hanya kita memang bingung, kecuali sudah ada keputusan dari Jakarta.</p>	<p>Tidak adanya kejelasan dari pemerintah terkait keberadaan kendaraan berbasis online.</p>	<p>Teori Kebijakan (Harold D. Laswell)</p>

3.	Darwis	Kami menolak keberadaan taksi online karena secara berangsur akan mematikan atau mengurangi pendapatan dari angkutan konvensional yang ada saat ini, sedangkan keberadaan semakin hari semakin bertambah anggotanya dan taksi online ini juga tidak memiliki jalur khusus dan itu sangat meresahkan kami sebagai sopir pete-pete.	Adanya pihak yang merasa dirugikan akibat keberadaan kendaraan berbasis online.	Teori Konflik (Lewis A. Coser)
4.	Rasyid	kami meminta kepada pihak pemerintah yang mempunyai kewenangan tentang permasalahan ini agar kiranya mengambil keputusan untuk melarang beroperasinya taksi online yang ada di kota Makassar, karena keberadaanya dapat mengurangi pendapatan kami selaku sopir angkutan konvensional yang sedang bayar pajak. dan apabila pemerintah tidak menindaki dan menertibkan mereka	Adanya diskriminasi dari pemerintah terhadap sopir angkutan konvensional.	Teori Konflik (Lewis A. Coser)

		kami pastikan melakukan aksi demonstrasi massal dengan melibatkan seluruh angkutan umum.		
5.	Didin	Saya sangat tidak setuju dengan adanya transportasi online karena mengurangi hasil pendapatan kami per-hari, dulu sebelum adanya transportasi online kami masih bisa memenuhi kebutuhan keluarga sehari-hari, sekarang biar uang makan istri dan anak itu tidak tercukupi. Kami minta dari pihak pemerintah untuk menghapuskan atau melarang beroperasinya transportasi online yang ada di Kota Makassar.	Tidak adanya kejelasan dari pemerintah untuk melarang beroperasinya kendaraan yang berbasis online.	Teori Fungsional (Parsons)

Dari hasil interpretasi penelitian bahwa menolak keras adanya sistem kendaraan berbasis online dan meminta kebijakan pemerintah untuk menyikapi permasalahan tersebut. Agar tidak lagi terjadi diskriminasi dari pemerintah terhadap sopir angkutan konvensional.

D. Cara Kerja Teori

Masyarakat selalu mengalami perubahan baik pada nilai dan strukturnya baik secara revolusioner maupun evolusioner. Perubahan-perubahan tersebut

dipengaruhi oleh gerakan-gerakan sosial dari individu maupun kelompok yang menjadi bagian dari masyarakat. Gerakan sosial dalam sejarah masyarakat dunia biasa muncul dalam berbagai macam bentuk kepentingan, seperti merubah struktur hubungan sosial, mengubah pandangan hidup, dan kepentingan merebut peran politik (kekuasaan). Ilmu sosiologi, khususnya sosiologi konflik dilahirkan dalam perubahan-perubahan sosial dan dinamika gerakan sosial dari masa klasik sampai kontemporer (Novri Susan, 2010:33). Lebih lanjut Ralf Dahrendorf menjelaskan konflik sebagai bagian penting dalam fenomena sosial. Dari sinilah ia mengusulkan model dialektis tentang konflik sosial dengan menekankan pada pentingnya peran kewenangan dan kekuasaan (*power*). Oleh karena itu, otoritas bisa di gunakan oleh individu maupun kelompok untuk merealisasikan tujuan-tujuan tertentu. Kekuasaan merupakan hubungan faktual semata, sementara itu wewenang merupakan hubungan dominasi dan penundukan yang sah. Tetapi, dalam dominasi juga terdapat kekuasaan, sebab pengertian dominasi adalah hak untuk mengeluarkan perintah dan memaksa (Dwi Susilo, 2008:322).

Konflik terjadi tidak terlepas dari kebijakan struktur pemerintahan yang menerapkan peraturan yang tidak sesuai dengan kondisi masyarakat sekitar. Adapun Teori fungsional dan struktural adalah salah satu teori komunikasi yang masuk dalam kelompok teori umum atau general theories (Littlejohn, 1999), ciri utama teori ini adalah adanya kepercayaan pandangan tentang berfungsinya secara nyata struktur yang berada di luar diri pengamat. Fungsionalisme struktural atau lebih populer dengan ‘struktural fungsional’ merupakan hasil pengaruh yang sangat kuat dari teori sistem umum di mana pendekatan fungsionalisme yang diadopsi dari ilmu alam khususnya ilmu biologi, menekankan pengkajiannya tentang cara-cara mengorganisasikan dan mempertahankan sistem. Dan

pendekatan strukturalisme yang berasal dari linguistik, menekankan pengkajiannya pada hal-hal yang menyangkut pengorganisasian bahasa dan sistem sosial. Fungsionalisme struktural atau ‘analisa sistem’ pada prinsipnya berkisar pada beberapa konsep, namun yang paling penting adalah konsep fungsi dan konsep struktur.

Sebagai contoh dalam masyarakat modern fungsi ekonomi merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi. Bilamana kehidupan ekonomi mengalami suatu fluktuasi yang keras, maka bagian ini akan mempengaruhi bagian yang lain dari sistem itu dan akhirnya sistem sebagai keseluruhan. Suatu depresi yang parah dapat menghancurkan sistem politik, mengubah sistem keluarga dan menyebabkan perubahan dalam struktur keagamaan.

Pukulan yang demikian terhadap sistem dilihat sebagai suatu keadaan patologis, yang pada akhirnya akan teratasi dengan sendirinya sehingga keadaan normal kembali dapat dipertahankan. Para fungsionalis kontemporer menyebut keadaan normal sebagai equilibrium, atau sebagai suatu sistem yang seimbang, sedang keadaan patologis menunjuk pada ketidakseimbangan atau perubahan sosial.

Bedasarkan analisis yang telah diuraikan maka dapat menarik hasil dari teori yang relevan dengan masalah yang dihadapi oleh sopir jasa transportasi konvensional. Dengan pendekatan teori di atas dapat dilihat bahwa kesenjangan sosial yang terjadi dari pihak yang bertikai yakni sopir jasa transportasi konvensional dengan transportasi online disebabkan karena salah satu dari transportasi konvensional merasa dirugikan sehingga konflik horizontal pun tak terhindarkan.

Kebijakan pemerintah kota Makassar masih bersifat ambigu dan tidak memberikan kepastian terhadap kedua belah pihak. Sementara yang dapat menghapus keberadaan angkutan online hanyalah kemeninfo, Karena wewenangnyalah untuk mengontrol atau dapat menghapus aplikasi angkutan online tersebut, dan kewenangan dari dinas perhubungan kota Makassar harusnya membuat aturan baku terkait angkutan online dalam hal membayar pajak, serta memiliki jalur operasi tersendiri agar tidak mengganggu jasa transportasi konvensional.

Terjadinya disfungsi pada jajaran pemerintah kota Makassar yang tidak memperhatikan secara baik keberadaan angkutan online yang mendominasi angkutan konvensional mengakibatkan protes yang tidak berkesudahan dari sopir angkutan konvensional. Di dinas perhubungan kota Makassar tidak mengeluarkan kebijakan sesuai dengan apa yang menjadi fungsinya dalam mengurus transportasi di kota Makassar dalam hal membuat aturan baku tentang perpajakan dari setiap yang memiliki angkutan online, dan Kemeninfo harusnya mengeluarkan kebijakan demikian untuk mengatur hal-hal yang terkait sesuai dengan kerja dari kemeninfo tersebut.

BAB VI

KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA MAKASSAR TERKAIT KEBERADAAN KENDARAAN BERBASIS ONLINE

A. Hasil Penelitian

Dari hasil deskriptif serta data hasil penelitian dapat di simpulkan bahwa Kehadiran taksi *online* di Kota Makassar Mulai hari ini, Kamis 6 April 2017 taksi atau angkutan umum berbasis online dilarang beroperasi sementara di Kota Makassar, Sulawesi Selatan, Kamis, (6/4/2017). Larangan beroperasi tersebut berlaku hingga keluar keputusan mengikat dari pemerintah.

Kepala Seksi Transportasi Khusus Muhammad Irlan Ruslan, S.STP, M.si mengatakan sudah sepakat untuk pelarangan sementara angkutan umum berbasis online beroperasi di Makassar.

“Kita sudah sepakat jangan dulu ada angkutan berbasis online yang beroperasi hingga keluar keputusan mengikat. Jadi hari ini bersama pihak Dit Lantas Polda Sulsel, kita akan turun melakukan penindakan, dan perlu pembenahan sesuai ketentuan Permenhub No 32 tahun 2016/ Permenhub No 26 tahun 2017. Tapi keputusan ini cuma bersifat sementara sembari menunggu keputusan pemerintah yang bersifat mengikat,” jelasnya. Persyaratan dan pembenahan yang dimaksud, misalnya tentang tarif batas atas dan batas bawah, lalu masalah quota dan legalitas perusahaan yang harus sesuai peraturan di Permenhub itu. Permenhub yang ada itu memang mengatur berlakunya secara resmi pengoperasian angkutan online mulai 1 April kemarin, tetapi ternyata ada beberapa item yang masih kurang dan perlu ditinjau. "Nah di masa transisi ini, kata dimanfaatkan untuk lakukan evaluasi dengan berkoordinasi kepada Grab dan Gokar untuk tidak beroperasi dulu pungkasnya”.

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merevisi Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 32 Tahun 2016 terkait Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Pudji Hartanto, memaparkan bahwa revisi ini adalah hasil perundingan dari Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kemkominfo) Polri, Kementerian Keuangan (Kemenkeu), Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan (Kemenko Polhukam), *stakeholder*, dan juga pemerhati transportasi Indonesia.

Ini (revisi) dibuat oleh tim gabungan setelah menyikapi unjuk rasa yang terjadi dan berbagai saran. Ada 11 (pokok bahasan) yang perlu direvisi," ujar Pudji saat konferensi pers di Gedung Karya, Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Jakarta Pusat, Selasa (14/3/17).

Berikut adalah kesebelas revisi permenhub yang dimaksud:

1. Jenis angkutan sewa khusus

Adanya nomenklatur untuk angkutan sewa khusus/taksi online, dikategorikan khusus karena angkutan umum tersebut berbasis aplikasi. Sedangkan kendaraan yang memiliki Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) warna hitam dikhususkan bagi angkutan sewa biasa atau yang bersifat konvensional.

2. Kapasitas silinder mesin kendaraan

Berdasarkan hasil perundingan dengan pemilik usaha angkutan umum, maka dilakukan penurunan minimal kapasitas silinder angkutan sewa khusus (taksi online) menjadi 1.000cc. Sedangkan untuk angkutan sewa umum kapasitas silinder minimal kendaraan adalah 1.300cc.

3. Batasan tarif atas/bawah

Penetapan tarif batas atas/bawah diserahkan kepada Pemerintah Daerah (Pemda) melalui Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) masing-masing sesuai dengan domisili perusahaan aplikasi. Khusus untuk wilayah Jabodetabek diserahkan pada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).

4. Kuota jumlah angkutan sewa khusus

Penetapan kuota jumlah angkutan sewa khusus/taksi online, diserahkan kepada Pemerintah Daerah (Pemda) melalui Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) masing-masing sesuai dengan domisili perusahaan aplikasi. Khusus untuk wilayah Jabodetabek diserahkan pada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).

5. Kewajiban STNK berbadan hukum

Jika sebelumnya ketentuan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perusahaan, direvisi menjadi STNK atas nama badan hukum. Selanjutnya

STNK yang masih atas nama perorangan akan tetap diterima hingga habis masa berlakunya.

6. Pengujian Berkala (KIR)

Berdasarkan perundingan dengan pihak pengelola angkutan umum khusus, tanda uji berkala kendaraan bermotor (KIR) disesuaikan menjadi dengan pemberian tanda dengan teknik emboss (efek timbul) pada plat. Sedangkan untuk kendaraan bermotor dengan minimal waktu keluar STNK enam bulan, hanya perlu melampirkan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT).

7. Pool

Penyelenggara angkutan umum tidak harus memiliki 'pool', melainkan disesuaikan menjadi memiliki/menguasai tempat penyimpanan kendaraan. Adapun tempat tersebut harus mampu menampung jumlah kendaraan yang dimiliki.

8. Bengkel

Penyelenggara angkutan umum menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) atau bisa melalui kerjasama dengan pihak lain.

9. Pajak

Pajak dikenakan pada perusahaan angkutan sewa umum/khusus dengan subtansi kepentingan perpajakan pada penyelenggaraan angkutan umum. Seluruh perhitungan diserahkan kepada Ditjen Pajak.

10. Akses Dashboard

Berdasarkan masukan dari Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kemkominfo), dibuatlah digital dashboard sebagai sarana pengawasan operasional taksi online. Misalnya ada yang belum dapat izin (beroperasi) tapi sudah punya aplikasi, bisa jadi catatan (Dishub) untuk selanjutnya diberikan sanksi terhadap yang bersangkutan," jelas Pudji.

11. Sanksi

Pemberian sanksi dikenakan baik ke perusahaan angkutan umum ataupun perusahaan aplikasi. Sanksi atas pelanggaran perusahaan aplikasi diberikan oleh Menteri Kominfo dengan melakukan pemutusan akses (pemblokiran) sementara terhadap aplikasi sampai dengan dilakukan perbaikan. Penerapannya itu misalnya kalau 2x24 jam tidak dilakukan perubahan, (Kominfo) akan blokir. Nanti berdampak juga sama yang sudah dapat izin kena juga (terblokir),".

Adapun Revisi Permenhub Nomor 32 tahun 2016 ini sudah mengalami dua kali uji coba yang dilaksanakan pertama di Jakarta (17/2/17) dan kedua,

diadakan di Makassar (10/3/17). Selain itu menurut Pudji hasil revisi ini sedang dalam tahap persetujuan dan direncanakan berlaku per 1 April 2017 mendatang.

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) secara resmi mengeluarkan aturan untuk layanan transportasi berbasis aplikasi. Aturan tersebut dirangkum dalam Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan No 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek. Permen itu mengatur angkutan tidak dalam trayek, seperti taksi, angkutan sewa, carter, pariwisata, dan lainnya, kata Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pudji Hartanto Iskandar kepada *KompasTekno*, Rabu (20/4/2016).

Adapun taksi *online* wajib mendaftarkan diri dan nama dalam STNK harus berbadan hukum atau sesuai UU No 22 Tahun 2009, Pasal 139 ayat 4," katanya. Penyelenggaraan taksi *online* atau angkutan berbasis aplikasi dijabarkan lebih lanjut dalam Bab IV tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum dengan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi. Salah satunya menyebutkan bahwa perusahaan jasa angkutan tidak dalam trayek, misalnya taksi, diperbolehkan memakai aplikasi. Penyediaan aplikasi bisa dilakukan sendiri atau bekerja sama dengan perusahaan aplikasi yang sudah berbadan hukum Indonesia.

Sistem pembayaran angkutan tersebut juga boleh disematkan sekaligus dalam aplikasi asalkan tetap mengikuti ketentuan di bidang informasi dan transaksi elektronik. Bila perusahaan angkutan umum, seperti taksi bekerja sama dengan perusahaan aplikasi, perusahaan aplikasi tidak boleh bertindak sebagai penyelenggara angkutan. Maksudnya, perusahaan aplikasi tidak boleh mengatur tarif, merekrut pengemudi, dan menentukan besaran penghasilan pengemudi.

Perusahaan penyedia aplikasi, misalnya Uber dan Grab dengan layanan GrabTaxi, juga diwajibkan memberi akses *monitoring* pelayanan, data semua perusahaan angkutan umum yang bekerja sama, data semua kendaraan dan pengemudi, dan alamat kantornya sendiri. 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.

Ketentuan tersebut antara lain meminta perusahaan aplikasi mendirikan badan hukum Indonesia. Bentuk badan hukum yang diakui adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, perseroan terbatas, atau koperasi. Perusahaan aplikasi juga diminta untuk menyelenggarakan izin angkutan orang tidak dalam trayek. Syaratnya antara lain mesti memiliki minimal lima kendaraan atas nama perusahaan, lulus uji berkala, memiliki pul dan bengkel, serta pengemudi harus memiliki surat izin mengemudi (SIM). aturan tersebut berlaku efektif dalam waktu enam bulan mendatang.

Permen Nomor 32 Tahun 2016 disahkan pada Maret 2016 lalu dan mulai berlaku pada September 2016. Sekarang kami sedang sosialisasi mengenai Permen 32 Tahun 2016. Jadi, ini bertujuan mewujudkan transportasi aman dan nyaman untuk masyarakat," katanya. Aturan tersebut dirangkum dalam laman publikasi produk hukum di situs resmi Kemenhub. Permen No 32 Tahun 2016 berlaku sebagai pengganti Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

Menurut pihak Ditjen Hubdat, dasar hukum penyelenggaraan angkutan orang dan angkutan barang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang,

Namun, imbuh pihak Ditjen Hubdat, aturan itu justru berbalik dengan fakta yang terjadi. Layanan transportasi *online* sudah ada di Jakarta, Bandung, Yogyakarta, Surabaya, Bali dan kota-kota besar lainnya dengan jumlah *driver* atau pengendaranya sudah mencapai sekitar 20.000. Ojek *online* bahkan bukan hanya menyediakan jasa transportasi antar orang. Namun juga pengiriman paket dan pemesanan makanan.

Kemudahan pemesanan dan murahnya tarif pada masa promo sekitar 35 persen dari angkutan umum, ini dinilai dapat menimbulkan gesekan dengan moda transportasi lain. Pihak Ditjen Hubdat menambahkan, banyaknya masalah yang timbul sesama ojek, Go-Jek, Grabbike dengan moda transportasi lain yang menyangkut masalah kesenjangan pendapatan, keamanan dan keselamatan masyarakat berlalu lintas. Apalagi Sepeda motor dan kendaraan pribadi yang dijadikan alat transportasi angkutan umum sampai saat ini belum dilakukan penindakan secara tegas oleh aparat penegak hukum, imbuh Ditjen Huibdat. Ditjen Hubdat mengakui, pemerintah memang mendorong penggunaan teknologi, informasi, dan komunikasi dalam rangka mendukung pelayanan angkutan umum. Hanya saja, penggunaan teknologi, informasi dan komunikasi dalam rangka mendukung pelayanan angkutan umum harus dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Sebagai usaha yang bergerak di bidang aplikasi harus tunduk kepada undang-undang di bidang informasi dan transaksi elektronik (UU ITE), serta peraturan pelaksanaannya. Namun pada saat sebagai usaha pengangkutan harus tunduk kepada UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta peraturan pelaksanaannya," papar Ditjen Hubdat. Apalagi, menurut Ditjen Hubdat, pemerintah berkewajiban menyediakan transportasi umum yang mudah, aman, nyaman, selamat, murah serta berkeadilan.

B. Penjabaran Hasil Penelitian

Hasil penelitian diatas menandakan pada kondisi semula telah ada perjanjian antara pihak angkutan konvensional dengan pihak angkutan online agar angkutan online tidak beroperasi sampai ditetapkan aturan yang mengikat dalam hal ini aturan yang baku terkait angkutan online oleh pemerintah yang berwenang. Sesuai dengan Permenhub No 32 tahun 2016/ Permenhub No 26 tahun 2017. Namun aturan tersebut hanya berlaku sementara waktu sembari menunggu keputusan pemerintah mengenai hal terkait banyak angkutan online justru memanfaatkan hal ini untuk terus beroperasi. Perlu kiranya pemerintah lebih memperhatikan masalah tersebut sehingga tidak terjadi kekacauan yang berkepanjangan antara kedua belah pihak.

Masalah yang paling disoroti oleh pihak angkutan konvensional adalah masalah Quota dan Tarif angkutan online. Angkutan online tidak memiliki batas kuota sehingga tentu saja bisa mengambil pelanggan atau pengguna jasa

transportasi konvensional, disisi lain tarif yang ditawarkan jasa transportasi online lebih rendah dari pada transportasi konvensional.

C. Interpretasi Hasil Penelitian

Perselisihan yang terjadi dipermukaan yang banyak disoroti media hingga public mengetahuinya ternyata dibelakang didasari dengan perjanjian untuk transportasi online tidak beroperasi sampai adanya aturan pemerintah yang mengikat dalam hal ini aturan baku pemerintah untuk mengatur operasi transportasi online. Sehingga dapat menghindari perselisihan yang bermuara pada konflik sosial antara para penawar jasa transportasi baik yang konvensional maupun online.

No	Informan	Interview	Interprestasi	Teori Yang Relevan
1	Muhammad Irlan Ruslan	Kita sudah sepakat jangan dulu ada angkutan berbasis online yang beroperasi hingga keluar keputusan mengikat. Jadi hari ini bersama pihak Dit Lantas Polda Sulsel, kita akan turun melakukan penindakan, dan perlu pembenahan sesuai ketentuan Permenhub No 32 tahun 2016/ Permenhub No 26 tahun 2017. Tapi keputusan ini cuma bersifat sementara sembari menunggu keputusan pemerintah	Adanya kebijakan pemerintah yang bersifat sementara, dan tidak memberikan kepastian kepada kedua belah pihak yang bertikai tentang keputusan pemerintah yang mengikat atau peraturan yang baku	Teori Kebijakan (Harold D. Laswell)

		<p>yang bersifat mengikat," jelasnya. Persyaratan dan pembenahan yang dimaksud, misalnya tentang tarif batas atas dan batas bawah, lalu masalah quota dan legalitas perusahaan yang harus sesuatu peraturan di Permenhub itu. Permenhub yang ada itu memang mengatur berlakunya secara resmi pengoperasian angkutan online mulai 1 April kemarin, tetapi ternyata ada beberapa item yang masih kurang dan perlu ditinjau. "Nah di masa transisi ini, kata dimanfaatkan untuk lakukan evaluasi dengan berkoordinasi kepada Grab dan Gocar untuk tidak beroperasi dulu pungkasnya</p>		
--	--	---	--	--

Dari hasil interpretasi penelitian bahwa Adanya kebijakan pemerintah yang bersifat sementara, dan tidak memberikan kepastian kepada kedua belah pihak yang bertikai tentang keputusan pemerintah yang mengikat atau peraturan yang baku.

D. Cara Kerja Teori

Berdasarkan interpretasi dari hasil penelitian yang telah dijelaskan diatas, maka dapat kita meninjau dengan pendekatan beberapa teori yang digunakan peneliti untuk memahami hasil penelitian tersebut secara teoritis. Kebijakan pemerintah yang simpang-siur terkait permasalahan yang dihadapi oleh kedua penawar jasa transportasi tersebut, kemudian menciptakan suatu kemunduran kinerja dari jasa angkutan baik yang konvensional maupun yang berbasis online.

Ketidaktuntasan kinerja pemerintah dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dalam hal aturan yang baku juga menjadi sumbangsi besar dalam masalah yang urgen kita sebut sebagai konflik horizontal itu. Padahal secara fungsional pemerintahlah yang harus mengambil langkah yang tepat untuk menyelesaikan masalah-masalah yang terdapat di kehidupan masyarakatnya. Jadi dari teori fungsional structural, teori konflik dan teori kebijakan memiliki relevansi yang sangat besar dalam menganalisis problem masyarakat yang bertikai kerana sama-sama mencari nafka untuk melansungkan kehidupan. Terjadinya disfungsi pada struktur pemerintahan akan menciptakan kebijakan yang tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat sehingga bisa saja menciptakan konflik dalam masyarakat.

BAB VII

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang Tinjauan Kronologis Penolakan Sopir Pete-Pete Terhadap Kendaraan Berbasis Online Pemerintah dalam hal ini Dishub atau Dinas Perhubungan Kota Makassa Dalam merevisi Undang-undang Nomor 32 Tahun 2016 terkait Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

layanan ojek online memang sempat dilarang karena tidak sesuai dengan undang-undang. kendaraan roda dua sebenarnya tidak dimaksudkan untuk sebagai angkutan publik. Namun realitas di masyarakat menunjukkan adanya kesenjangan yang lebar antara kebutuhan transportasi publik dan kemampuan menyediakan angkutan publik yang layak dan memadai. Kesenjangan antara kebutuhan transportasi dengan kemampuan menyediakan angkutan publik tersebut kemudian diisi oleh ojek dan beberapa waktu terakhir juga dilayani oleh transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek dan lainnya. ojek online ada karena tingginya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi yang murah, aman, dan cepat.

Berikut adalah kesebelas revisi permenhub yang dimaksud:

1. Jenis angkutan sewa khusus

Adanya nomenklatur untuk angkutan sewa khusus/taksi online, dikategorikan khusus karena angkutan umum tersebut berbasis aplikasi.

Sedangkan kendaraan yang memiliki Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) warna hitam dikhususkan bagi angkutan sewa biasa atau yang bersifat konvensional.

2. Kapasitas silinder mesin kendaraan

Berdasarkan hasil perundingan dengan pemilik usaha angkutan umum, maka dilakukan penurunan minimal kapasitas silinder angkutan sewa khusus (taksi online) menjadi 1.000cc. Sedangkan untuk angkutan sewa umum kapasitas silinder minimal kendaraan adalah 1.300cc.

3. Batasan tarif atas/bawah

Penetapan tarif batas atas/bawah diserahkan kepada Pemerintah Daerah (Pemda) melalui Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) masing-masing sesuai dengan domisili perusahaan aplikasi. Khusus untuk wilayah Jabodetabek diserahkan pada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).

4. Kuota jumlah angkutan sewa khusus

Penetapan kuota jumlah angkutan sewa khusus/taksi online, diserahkan kepada Pemerintah Daerah (Pemda) melalui Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) masing-masing sesuai dengan domisili perusahaan aplikasi. Khusus untuk wilayah Jabodetabek diserahkan pada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).

5. Kewajiban STNK berbadan hukum

Jika sebelumnya ketentuan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama perusahaan, direvisi menjadi STNK atas nama badan hukum. Selanjutnya STNK yang masih atas nama perorangan akan tetap diterima hingga habis masa berlakunya.

B. Saran

Pemerintah dan tokoh masyarakat setempat khususnya Sopir Pete-pete dan Sopir Taxi Online harus memberikan sebuah terobosan seperti apa yang dikehendaki masyarakat dan tentunya untuk kepentingan bersama demi meminimalisir pelanggaran dan mengefektifitaskan aturan yang berlaku untuk mengatasi masalah sosial terkait adanya Penolakan Sopir Pete-Pete Terhadap Kendaraan Berbasis Online.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Jamaluddin, Suardi, Syarifuddin dan Risfaisal.2015. *pedoman penulisan skripsi*. Makassar: Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Abbas Salim,. *Manajemen Transportasi* (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2002).
- Bowersox,1981,Pengertian transportasi,<http://dimasmaulanaindologistics.blogspot.com/2012/10/pengertian-transportasi.html> [10 Oktober 2013]
- Darmadi, Hamid. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial*. Bandung. Alfabeta
- Departemen pendidikan dan kebudayaan, (1998). *Kamus besar bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai pustaka.
- H.A.R. Tilaar dan Riant Nugroho. 2008. *Kebijakan Pendidikan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Riant Nugroho. 2003. *Formulasi, Implementasi, & Evaluasi*. Jakarta
- Howlett, Michael, dan M. Ramesh (1995) *Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Subsystem*. Oxford: Oxford University Press.
- Idrus, Muhammad. (2009). *Metode Penelitian Ilmu Sosial*. Jakarta: Erlangga.
- Isbandi Rukminto Adi. *Kesejahteraan sosial (Pekerjaan Sosial, Pembangunan Sosial, dan Kajian Pembangunan)* (Jakarta:Rajawali Pers, 2013).
- Morlok , Edward K., 1978, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* , Penerbit Erlangga
- Nasution, M. 2004, *Manajemen Transportasi, Jakarta* : Penerbit Ghalia.
- Novri Susan, *Pengantar Sosiologi Konflik Dan Isu-Isu Konflik Kontemporer* (Jakarta: Kencana, 2010)
- Papacostas,1987,Pengertiantransportasi,<http://dimasmaulanaindologistics.blogspot.com/2012/10/pengertian-transportasi.html> [24 maret 2017]
- Steenbrink, 1974, *Optimization of Transport Networks*, Tugas Akhir Universitas Jendral Soedirman, Purwokerto

Soetomo, *Masalah Sosial Dan Upaya Pemecahannya* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2008-2010).

Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah* (Yogyakarta; Graha Ilmu, 2012).

Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Pembangunan Transportasi* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011).

Tamin, Ofyar Z. *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi* (Bandung: ITB, 2000), Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa, Loc.Cit

Undang-Undang No. Undang-Undang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009 membatasi angkutan umum untuk kendaraan beroda 2 dan Pasal 47 Ayat 3

Wirawan. *Konflik dan Manajemen Konflik Teori Aplikasi dan Penelitian* (Jakarta: Salemba Humanika, 2009).

Yulika, Retna. (2014) *Resolusi Konflik Antara Becak Kayuh, Angkot Dan Becak Motor Di Sragen* Surakarta F.ISIP

Sumber Lain :

[http://This entry was posted on Juli 2, 2015, in Secangkir Kopi and tagged gojek, jakarta, ojek, transportasi. Bookmark the permalink.](#) Diakses 17 Februari 2016

<http://makassar.tribunnews.com/2014/01/21/naik-busway-gratis-hari-pertama>, Diakses 08 Februari 2016

<http://makassarkota.go.id/110-geografiskotamakassar.html>, Diakses 28 Agustus 2016

<http://makassarkota.go.id/125-makassarkotaangingmammiri.html>. Diakses 30 September 2016

<http://makassarkota.go.id/6-dinas-dinas-perhubungan.html> Diakses 4 Agustus 2016

<http://pks-dpcpancoran.blogspot.co.id/2015/08/mencari-solusi-permasalahan-gojekdan.html> Diakses 07 Februari 2016

L

A

M

P

I

R

A

N

PEDOMAN WAWANCARA

**Tinjauan Kronologis Penolakan Sopir *Pete-Pete* Terhadap Kendaraan Berbasis *Online*
(Studi Kebijakan Pemerintah Kota Makassar)**

I. Identitas Informan

1. Nama :
2. Umur :
3. Status :
4. Pekerjaan :

II. Pertanyaan

Rumusan masalah I :

1. Bagaimanakah Kronologis dan Bentuk Penolakan Sopir *Pete-Pete* Terhadap Kendaraan Berbasis *Online* di Kota Makassar ?
 1. Siapa nama anda ?
 2. Sudah !. Berapa lama anda menjadi sopir *pete-pete* ?
 3. Aturan !. Apa saja yang anda ketahui dalam menjalani profesi sebagai sopir *pete-pete* ?
 4. Bagaimana pendapat anda tentang keberadaan kendaraan berbasis online ?
 5. Apa sanksi bagi sopir *pete-pete* yang melanggar aturan berkendara ?
 6. Apa harapan anda kedepannya terhadap kendaraan *Pete-pete* dan kendaraan berbasis online

Rumusan masalah II :

2. Bagaimanakah Kebijakan Pemerintah Kota Makassar Terkait keberadaan Kendaraan Berbasis *Online* di kota Makassar ?

1. Bagaimana kebijakan bapak selaku pemerintah daerah dalam menangani masalah yang terkait polemik sopir pete-pete dan sopir taxi online ?

DOKUMENTASI









RIWAYAT HIDUP



Fahrin, dilahirkan pada tanggal 18 Mei 1994 di Bima, anak kedua dari empat bersaudara yang merupakan buah kasih sayang dari Usman dan ST. Hadijjah. Padatahun 2000 penulis mulai memasuki Pendidikan Sekolah Dasar Negeri 61 Kota Bima dan selesai tahun 2006. Kemudian pada tahun 2006 melanjutkan pendidikan ke tingkat SMP, yakni tepatnya SMPN 6 Kota Bima dan selesai pada tahun 2009, kemudian di tahun yang sama penulis melanjutkan sekolahnya di SMAN 2 Kota Bima dan selesai pada tahun 2012 dan pada tahun itu pula penulis melanjutkan pendidikan disalah satu perguruan tinggi di Makassar, yakni tepatnya di Universitas Muhammadiyah Makassar pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan (FKIP) dan mengambil jurusan Pendidikan Sosiologi, pada Program Strata Satu (S1). Padatahun 2013 penulis bergabung di UKM KSR-PMI Unit 114 Unismuh Makassar dan terdaftar sebagai angkatan 13 di KSR-PMI Unit 114 Unismuh Makassar, penulis di percayakan sebagai Kepala Staf Pendidikan dan Pelatihan Periode 2015-2016.