

KONFLIK SOSIAL SOPIR ANGKUTAN KONVENSIONAL DENGAN
KENDARAAN ONLINE DI KOTA MAKASSAR



SKRIPSI

*Diajukan untuk Memenuhi Syarat Memperoleh Gelar Sarjana
Pendidikan Pada Program Pendidikan Sosiologi
Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Universitas Muhammadiyah Makassar*

Oleh

Muh Nur Adha

10538 2714 13

JURUSAN PENDIDIKAN SOSIOLOGI
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
OKTOBER 2017



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Konflik Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan
Online Di Kota Makassar.

Mahasiswa yang bersangkutan :

Nama : Muh Nur Adha
NIM : 10538 02714 13
Jurusan : Pendidikan Sosiologi S1
Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Makassar, Oktober
2017

Disetujui oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Elisa Meiyani, M.Si.

Risfaisal, S.Pd.,M.Pd.


Diketahui:

Dekan FKIP
Unismuh Makassar

Ketua Jurusan
Pendidikan Sosiologi

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

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



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : Konflik Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan
Online Di Kota Makassar.

Mahasiswa yang bersangkutan :

Nama : Muh Nur Adha

NIM : 10538 2714 13

Jurusan : Pendidikan Sosiologi

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Setelah diperiksa dan diteliti, maka skripsi ini telah memenuhi persyaratan
dan layak untuk diujikan.

Makassar, Oktober 2017

Disetujui oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Elisa Meiyani, M.Si.

Risfaisal, S.Pd.,M.Pd.

Diketahui:

Dekan FKIP
Unismuh Makassar

Ketua Jurusan
Pendidikan Sosiologi

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

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 www.fkip-unismuh-info

KARTU KONTROL BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Muh Nur Adha
Stambuk : 10538 2714 13
Jurusan : Pendidikan Sosiologi S1
Pembimbing : Dr. Elisa Meiyani, M.Si.
Judul skripsi : Konflik Sosial Supir Angkutan Konvensional
Dengan Kendaraan Online Di Kota Makassar.

Konsultasi Pembimbing I

No	Hari/ Tanggal	Uraian Perbaikan	Tanda Tangan
----	---------------	------------------	--------------

--	--	--	--

*Catatan:
Mahasiswa hanya dapat mengikuti ujian Skripsi jika sudah konsultasi ke Dosen Pembimbing minimal 3 kali*

Mengetahui,
Ketua Jurusan 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 www.fkip-unismuh-info

KARTU KONTROL BIMBINGAN SKRIPSI

Nama mahasiswa : Muh Nur Adha
Stambuk : 10538 2714 13
Jurusan : Pendidikan Sosiologi S1
Pembimbing : Risfaisal, S.Pd., M.Pd

Judul skripsi : Konflik Sosial Supir Angkutan Konvensional
Dengan Kendaraan Online Di Kota Makassar.

Konsultasi Pembimbing II

No	Hari/ Tanggal	Uraian Perbaikan	Tanda Tangan

Catatan:

Mahasiswa hanya dapat mengikuti ujian Skripsi jika sudah konsultasi ke Dosen Pembimbing minimal 3 kali

Mengetahui,
Ketua Jurusan Pendidikan Sosiologi

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



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

SURAT PERJANJIAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Muh Nur Adha

NIM : 10538 2714 13

Jurusan : Pendidikan Sosiologi

Judul Skripsi : Konflik Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online Di Kota Makassar.

Dengan ini menyatakan perjanjian sebagai berikut :

1. Mulai dari penyusunan proposal sampai selesai penyusunan skripsi ini, saya akan menyusun sendiri skripsi saya (tidak dibuatkan oleh siapapun).
2. Dalam menyusun skripsi, saya akan selalu melakukan konsultasi dengan pembimbing yang telah ditetapkan oleh pemimpin fakultas.
3. Saya tidak akan melakukan penjiplakan (Plagiat) dalam penyusunan skripsi.
4. Apabila saya melanggar perjanjian seperti pada butir 1, 2, dan 3, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Demikian perjanjian ini saya buat dengan penuh kesadaran.

Makassar, Oktober 2017
Yang Membuat Perjanjian

Muh Nur Adha

Diketahui oleh:
Ketua jurusan pendidikan sosiologi

Dr. H. Nursalam, M.Si
NBM. 951 8829



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muh Nur Adha

NIM : 10538 2714 13

Jurusan : Pendidikan Sosiologi

Judul Skripsi : Konflik Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online Di Kota Makassar.

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang saya ajukan didepan tim penguji adalah hasil karya sendiri dan bukan ciptaan orang lain atau dibuatkan oleh siapapun.

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

Makassar, Oktober

2017

Yang Membuat Pernyataan

Muh Nur Adha

MOTTO

Visi tanpa misi adalah khayalan

Misi tanpa visi adalah mimpi buruk

Ilmu menunjukkan kebenaran akal

Maka barang siapa berakal, niscaya dia berilmu

(Syayyidina Ali bin Abi Thalib)

“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai mengerjakan suatu pekerjaan, maka kerjakanlah dengan sungguh-sungguh pekerjaan yang lain dan hanya kepada Tuhan hendaknya kamu berharap” (Q.S Alamnasyrah: 6-8)

Kesuksesan membutuhkan pengorbanan dan kesabaran dan engkau dikatakan sukses jika telah mampu membuat orang lain merasakan kesuksesanmu, dan tidak ada sesuatu yang didapatkan dengan mudah melainkan membutuhkan perjuangan yang tak kenal waktu baik siang maupun malam sembari berserah diri kepadaNya.

Kegagalan hanya terjadi pada orang yang menyerah

(Muh Nur Adha 2017)

Kupersembahkan karya sederhana ini :

“Kepada orang tuaku tercinta, saudara-saudaraku, sahabat-sahabatku, serta semua insan yang selalu dan senantiasa memberikan motivasi dan do’a demi kesuksesanku untuk menggapai cita-cita.”



ABSTRAK

MUH NUR ADHA, Nim 10538271413, Jurusan Sosiologi Pada Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Dengan Judul Skripsi “Konflik Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online Di Kota Makassar”. Di Bimbing Oleh Dr. Elisa Meiyani sebagai pembimbing I, dan Risfaisal sebagai pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana interaksi Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line Di Kota Makassar. Jenis penelitian ini adalah penelitian sosial budaya (PSB) dengan tipe deskriptif kualitatif, yaitu memberikan gambaran tentang Konflik sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line Di Kota Makassar. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara observasi, wawancara dan dokumentasi. Dalam penelitian ini responden di pilih langsung oleh peneliti yang disebut sasaran penelitian yaitu 8 orang (sopir pete-pete dengan grab).

Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa interaksi yang terjalin antara sopir angkutan konvensional dengan kendaraan online di Kota Makassar tidak berjalan dengan baik ataupun terbatas karena didasari perasaan kecewa dari pihak sopir pete-pete yang merasa dirugikan terhadap keberadaan kendaraan online tersebut yang mengurangi pendapatan mereka sehari-harinya. Adapun faktor yang mendasari sehingga konflik itu terjadi karena pemasangan tarif yang dianggap cukup murah oleh penyedia jasa kendaraan online mengakibatkan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan online dibanding angkutan konvensional dan keberatan dari pihak angkutan konvensional dimana dia merasa terancam akibat adanya kendaraan online tersebut.

Kata Kunci : Konflik Sosial, Interaksi Sosial

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dalam rangka penyelesaian studi pada Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar dengan judul “Konflik Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online Di Kota Makassar”.

Shalawat serta salam semoga senantiasa terlimpah curahkan kepada Nabi Muhammad SAW, kepada keluarganya, para sahabat-sahabatnya, dan kepada umatnya hingga akhir zaman.

Skripsi ini terdiri dari lima bab yaitu, Bab I Pendahuluan yang terdiri dari Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian, Definisi Operasional. Bab II Tinjauan Pustaka dan Kerangka Pikir. Bab III Metode Penelitian terdiri dari Jenis Penelitian, Waktu dan Tempat Penelitian, Informan Penelitian, Instrumen Penelitian, Teknik Pengumpulan Data, Teknik

Analisis Data, Teknik Keabsahan Data. Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan.
Bab V Kesimpulan dan Saran.

Dalam penyusunan skripsi ini, tentunya penulis tidak lepas dari berbagai hambatan dan rintangan yang dihadapi. Oleh karena itu penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Namun, dengan usaha yang semaksimal mungkin, berkat niat suci, rasa optimis dan keteguhan hati, serta bantuan dan dorongan dari berbagai pihak, maka segala hambatan dan rintangan dapat teratasi dan skripsi ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada kedua orang terhebat dan tercinta yang selalu ada disetiap langkah penulis, Bapak Zainuddin Pabo dan Khususnya buat Ibunda Juliana yang tak henti-hentinya dan tak pernah lelah serta tak pernah bosan untuk memberikan nasihat, motivasi, arahan serta do'a yang tak pernah putus dalam setiap sujudnya. Karena merekalah saya tegar dan tetap bertahan hingga pada tahap penulisan skripsi. Saudaraku tercinta Juzarmi, S.Pd, Muhammad Arqam, S.Pd dan M. Zul Akbar, S.Si yang telah mendukung dan mendoakan dalam proses penyelesaian skripsi ini. Terima kasih juga sebesar-besarnya kepada, Dr. Elisa Meiyani, M.Si selaku Pembimbing I dan Risfaisal, S.Pd.,M.Pd selaku Pembimbing II yang tidak henti-hentinya memberikan motivasi, arahan dan kritikan sejak penyusunan proposal penelitian hingga penyusunan dan penyelesaian skripsi ini dan selama dibangku perkuliahan.

Tidak lupa juga penulis mengucapkan terimakasih kepada; Dr. H. Abd Rahman Rahim, SE., MM, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar. Erwin Akib, M.Pd.,Ph.D selaku Dekan Fakultas Keguruan dan IlmuPendidikan

Universitas Muhammadiyah Makassar dan Pembantu Dekan I, II, III Dan VI Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. Dr. H. Nursalam, M.Siselaku pucuk pimpinan tertinggi di Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan yang selalu membantu dalam program rencana studi. Bapak dan Ibu Dosen di lingkungan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, khususnya dosen-dosen Program Studi Pendidikan Sosiologi atas segala jerih payahnya mendidik dan mengajar penulis selama berada di bangku perkuliahan.

Ucapan terimakasih juga yang sebesar-besarnya kepada Pemerintah Kota Makassar dalam hal ini Kecamatan Panakkukang, Ibu Dra. Ec. ST Asma Hamra selaku Sekretaris Camat beserta jajaran pegawai, staff serta para informan yang turut serta membantu demi kelancaran penelitian dan penulisan skripsi ini. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada teman, sahabat, saudara seperjuangan yang selalu ada untuk memberikan semangat dan motivasi selama penulisan skripsi ini, Muh. Hasyim Yahya, Hasrayani Hakim, Evy Purnawati, Fitri Wahyuni, Riska Usman dan Agus Salim serta seluruh kawan seangkatan Pendidikan Sosiologi angkatan 2013 kelas D tanpa terkecuali.

Ucapan terimakasih tak lupa pula kepada Sahabat, saudara tak sedarahku seperti Bripda Herianto, Agung Firmansyah, S.Pd, Muzakkir Ahmad, SH, Sukarno, S,Si, Nurani Azizah Madjid, S.Pd, Andi Nurwitri Apriliani, S.Pd, Iva Yulianingsih Bahar, SH, Nur Aimmah Idris, Amd.Keb, Fajrianti Yunus, Amd.Keb, Nursabrina, Nurul Qaidah Alfad, Sri Wahyuni, Nurfaidah Arsyad dan Evi Fatmala yang telah membantu dan memberikan arahan selama penyusunan

sampai penyelesaian. Teristimewah kepada Syamsidar yang senantiasa membantu dalam suka maupun duka dalam penyusunan skripsi ini. Teman seperjuangan selama P2K UNISMUH 2017 Kecamatan Pangkajene Kabupaten Pangkep khususnya Lukman, Muh Asgar, Muh Jufri HS, Muhammad Khalik, Andi Nurul Islamiah, Riska serta seluruh teman-teman P2K Unismuh 2017 yang selalu memberikan dukungan selama penyusunan sampai penyelesaian.

Akhirnya, ucapan terima kasih kepada seluruh pihak yang tak dapat penulis sebutkan satu persatu yang membantu dan semoga Allah SWT yang membalas.

Makassar, Oktober
2017

Penulis,

Muh Nur Adha

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
SURAT PERNYATAAN.....	iv
SURAT PERJANJIAN	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. LatarBelakang	1
B. RumusanMasalah	9
C. TujuanPenelitian	9
D. ManfaatPenelitian	10
E. Definisi Operasional.....	11
BAB II KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR	
A. TinjauanPustaka	13
B. Proses InteraksiSosial	24
C. PengertianSopir	33
D. AngkutanKonvensional.....	33
E. Kendaraan Online.....	34
F. KajianTeori	35
G. KerangkaPikir	39

BAB III METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian.....	41
Waktu dan Tempat Penelitian.....	41
Informan Penelitian.....	41
Instrumen Penelitian.....	42
Teknik Pengumpulan Data.....	42
Teknik Analisis Data.....	45
Teknik Keabsahan Data.....	45

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	47
B. Hasil Penelitian.....	63
C. Pembahasan Penelitian.....	82

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	99
B. Saran.....	100

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

LAMPIRAN-LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia adalah makhluk ciptaan Allah, Tuhan Yang Maha Esa dengan struktur dan fungsi yang lebih sempurna bila dibandingkan dengan makhluk Tuhan yang lainnya. Manusia juga diciptakan sebagai makhluk multidimensial, memiliki akal, pikiran dan kemampuan berinteraksi secara personal maupun sosial. Karena itu manusia disebut sebagai makhluk yang unik, yakni mampu berperan sebagai makhluk individu dan makhluk sosial.

Sebagai makhluk sosial manusia pada dasarnya tidak mampu hidup sendiri di dalam dunia ini baik dalam konteks fisik maupun dalam konteks sosial. Terutama dalam konteks sosial manusia membutuhkan manusia lain untuk saling berkolaborasi dalam pemenuhan kebutuhannya secara menyeluruh. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa manusia hidup bukan hanya berada dalam satu tempat saja, melainkan mereka hidup dalam satu komunitas-komunitas yang terpisah atau berjarak. Oleh karena itu, dibutuhkan suatu sarana yang dapat mempermudah terjalinnya koneksi atau hubungan bagi mereka yang tinggal bukan dalam satu komunitas yang berdekatan. Sarana yang dimaksud adalah Transportasi.

Transportasi adalah suatu sarana yang dapat mempermudah interaksi manusia yang tinggal ditempat yang berbeda. Berkat adanya transportasi, maka jarak yang jauh pun akan terasa semakin dekat sehingga proses interaksi manusia semakin mudah sehingga pemenuhan kebutuhan atau urusan yang menyangkut kepentingan satu sama lain mereka semakin lancar.

Berdasarkan jenisnya alat transportasi terdiri atas transportasi darat seperti; mobil, motor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia. Transportasi air (sungai, danau, laut); kapal, tongkang, perahu, rakit serta transportasi udara; pesawat terbang. Keseluruhan transportasi yang telah tercipta memiliki fungsi dan tujuan untuk memudahkan manusia untuk sampai ke tempat tujuannya serta memperlancar hubungan, pengangkutan dan interaksi antar wilayah yang berbeda.

Pada zaman kontemporer penyaluran kebutuhan manusia masih terbilang butuh waktu yang lama. Hal ini didasarkan karena alat transportasi yang ada serta cara aksesnya pada umumnya masih bersifat tradisional. Misalnya pada zaman pra kemerdekaan saja, jumlah kendaraan bertenaga mesin seperti mobil masih sangat kurang. Manusia pada saat itu masih mengandalkan kendaraan tradisional yang menggunakan tenaga manusia atau hewan seperti becak dan kereta kuda. Hal ini tentu saja menghambat kelancaran pemenuhan kebutuhan manusia.

Dengan semakin pesatnya kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, akses kebutuhan manusia dengan yang lainnya juga semakin meningkat. Manusia modern bahkan memiliki hasrat agar segala kebutuhannya dapat terpenuhi secepat mungkin. Oleh karena itu, dibutuhkan alat transportasi yang dapat memperlancar terpenuhinya kebutuhan mereka. Alat transportasi semacam ini tentu saja bukan hanya memiliki kemampuan mendekatkan tempat yang jauh menjadi dekat dengan kecepatannya, akan tetapi bagaimana daya aksesnya atau dengan kata lain bagaimana mendapatkannya sehingga orang tidak perlu menunggu terlalu lama di halte atau di pinggir jalan.

Seiring perkembangan teknologi yang semakin merokek penyediaan layanan transportasi pun semakin meningkat. Dulu, jika manusia tradisional masih harus berdesakan di halte atau menunggu kendaraan umum dipinggir jalan, sekarang dengan mengikuti kemajuan teknologi, mereka hanya perlu memesan alat transportasi yang dibutuhkannya secara on-line, sehingga layanan transportasi tersebut stand by dilokasi di mana yang kita butuhkan tanpa harus menunggu.

Transportasi merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain. Alat ini menjadi kebutuhan yang pokok bagi setiap manusia untuk berbagai kebutuhan, misalnya bekerja atau sebagai penunjang usaha. Tak pelak jika transportasi menjadi “nyawa” bagi setiap manusia di dunia ini. Di zaman modern ini, kebutuhan akan transportasi semakin memikat. Banyak sekali transportasi yang saat ini disewakan atau dibuat sebagai lapangan pekerjaan, semisal angkutan umum. Bahkan transportasi umum saat ini semakin modern.

Transportasi online, itulah jenis transportasi yang akhir-akhir ini membuat orang-orang di dunia merasa dimudahkan dalam hal bertransportasi termasuk di kota makassar sendiri. Bayangkan saja, kita hanya cukup bermodalkan gadget dan aplikasi, kita bisa memesan transportasi yang nyaman dan lebih murah. Bahkan, transportasi online bersedia menjemput kita di rumah tanpa kita harus berpanas-panasan berjalan ke jalan raya dan menunggu angkutan. Benar-benar sangat dimanjakan dengan transportasi online ini. Namun, kesuksesan transportasi online di dunia ini, tak semerta-merta bebas dari permasalahan.

Permasalahan yang timbul lebih kepada kecemburuan dari transportasi konvensional terhadap transportasi online. Permasalahan ini menjadi semakin kuat seiring semakin banyaknya transportasi online yang menjamur. Puncak permasalahan ini terjadi pada bulan Maret 2016 ini, dimana puluhan sopir angkutan konvensional melakukan aksi demo. Permasalahan lain yang muncul adalah sistem tarif penerapan transportasi online yang jauh lebih murah ketimbang transportasi konvensional. Hal tersebut membuat pihak transportasi konvensional menduga bahwa transportasi online tidak membayar pajak ke Negara. Demo tersebut juga diwujudkan dengan aksi mogok yang dilakukan oleh ribuan taksi konvensional. Akibat dari aksi ini, banyak masyarakat awam yang menerima dampaknya, seperti sulitnya mendapatkan transportasi di jalan. Akhirnya banyak masyarakat yang terlantar tidak dapat pergi ke tempat tujuannya. Sampai saat ini, permasalahan ini belum mendapat solusi terbaik bagi kedua belah pihak, namun pihak transportasi online mengatakan akan menerapkan tarif dari pemerintah agar permasalahan ini tidak berbuntut panjang.

Dari sekian banyak alat transportasi umum yang aksesnya secara online, yang terbaru saat ini di berbagai kota di Indonesia termasuk di kota Makassar adalah Go-Car, Grab (Kendaraan On-Line). layanan transportasi ini dianggap cukup mudah dan efisien selain karena sistem pemesanannya lewat online, ini juga bisa menjadi solusi untuk menghindari kemacetan yang sudah identik di beberapa kota di Indonesia termasuk Makassar. Selain efisien, layanan transportasi umum terbaru ini juga dianggap menimbulkan dampak negatif oleh beberapa kalangan misalnya sebagai pesaing terkuat untuk transportasi seperti

mobil pete-pete, bentor, dan ojek lokal (bukan secara online untuk mengaksesnya) yang bisa saja menimbulkan konflik sosial.

Maraknya Transportasi Online menunjukkan adanya keinginan masyarakat mencari alternatif transportasi yang murah dan cepat sebagai respons terhadap buruknya layanan transportasi umum konvensional yang disediakan pemerintah. Harus diakui, perkembangan teknologi ala Transportasi Berbasis Online semakin mempermudah konsumen dalam memilih angkutan yang sesuai dengan keinginan mereka.

Salah satu pelanggan transportasi online mengatakan bahwa ia lebih memilih menggunakan grab dibanding angkutan konvensional karena selain tarifnya lebih murah juga cara pemesanannya lebih mudah dibanding untuk keluar rumah lagi antri menunggu angkutan konvensional.

Jika dikaji secara mendalam, yang menjadi akar permasalahan adalah belum adanya regulasi yang jelas terkait mekanisme Transportasi Berbasis Online ini yang menyebabkan beberapa orang nekat mengais untung dari ranah transportasi dengan menjalankan bisnis Transportasi Berbasis Online. Hal penting yang perlu dicatat adalah layanan Transportasi Berbasis Online di berbagai negara harus tunduk pada aturan hukum. Oleh sebab itu, pemerintah harus sesegera mungkin membuat aturan yang jelas terkait media transportasi ini. Jika tidak, permasalahan seperti sebelumnya akan terus terjadi dan melahirkan konflik sosial yang berkepanjangan antara pengemudi taksi/angkutan konvensional maupun pengemudi Transportasi Online.

Setidaknya ada dua hal penting yang perlu mendapat perhatian pemerintah dalam meregulasi Transportasi Online yaitu soal status dan soal tarif. Dalam hal status, ke depan, kedudukan Transportasi Berbasis Online ini harus diperjelas, apakah masuk kategori angkutan umum ataukah angkutan privat. Namun begitu, praktik Transportasi Berbasis Online harus memperhatikan tarif yang objektif agar tidak ada kesenjangan dan memicu konflik. Dengan demikian, tidak ada yang terlalu mahal dan tidak ada yang terlalu murah sehingga semuanya adil dan merata. Kalaupun ada perbedaan, khususnya bagi Transportasi Online oleh karena dianggap efektif dan efisien, maka pemerintah selayaknya mengatur aturan terkait dengan pajak yang harus disetorkan ke negara. Kesamaan tarif ini sekaligus juga mengoreksi tarif yang selama ini berlaku bagi taksi konvensional yang oleh sebagian besar konsumen dianggap terlalu mahal. Selama ini, kehadiran Transportasi Berbasis Online dipersepsi oleh publik bahwa tarif mahal taksi konvensional ternyata dapat dibuat murah dengan mekanisme Transportasi Berbasis Online.

Penetapan Transportasi Berbasis Online sebagai transportasi privat juga menambah tugas Pemerintah dalam memerhatikan persoalan keamanan dan perlindungan konsumen. Pemerintah sebagai regulator harus menyiapkan regulasi terkait dengan sistem keamanan dan perlindungan yang harus dipenuhi oleh Transportasi Berbasis Online ketika mereka menjalankan bisnisnya. Jika dilihat dari sisi hubungan perusahaan pemilik aplikasi Transportasi Berbasis Online dengan pengemudi, maka seringkali hubungan mereka disebut sebagai hubungan kemitraan. Namun jika diperhatikan secara seksama, sebenarnya hubungan

keduanya mirip relasi majikan dan buruh. Pemilik aplikasi Transportasi Berbasis Online bertindak sebagai majikan dalam memberikan informasi pelanggan yang membutuhkan, sementara pengemudi hanya menjalankan perintah aplikasi.

Tarif dan persentase bagi hasil menjadi wewenang penuh dan ditetapkan secara sepihak oleh si pemilik aplikasi. Namun jika terjadi kecelakaan, maka si pengemudi yang menanggungnya. Jika ia sakit, pengemudilah yang bertanggung jawab sendirian. Di sini terlihat adanya ketidakadilan, yaitu saat menguntungkan dibagi berdua, namun saat menghadapi risiko, pengemudi dibiarkan sendiri. Absennya regulasi negara dalam Transportasi Berbasis Online ini berpotensi menjadikan para pengemudi ini sebagai buruh *precariat* atau buruh yang tidak memiliki hak-haknya yang jelas dan dijamin oleh kepastian hukum oleh negara.

Sementara itu, jika dilihat dari sisi hubungan pengemudi dengan keselamatan dan keamanan penumpang, Transportasi Berbasis Online menerapkan kedua faktor tersebut menjadi tanggung jawab pengemudi sepenuhnya. Sistem rekrutmen pengemudi juga terlihat longgar jika dibandingkan dengan persyaratan yang diterapkan pada transportasi umum. Peluang terjadinya problem keselamatan dan keamanan penumpang lebih mudah terjadi pada Transportasi Berbasis Online karena sistem *monitoring* sepenuhnya ada di tangan pengemudi. Di sini juga letak kelemahan Transportasi Berbasis Online jika mereka tetap memaksakan diri sebagai transportasi privat. Ke depan, konflik antara perusahaan konvensional dengan perusahaan berbasis aplikasi berpotensi tidak hanya di sektor transportasi, tetapi juga akan merambah sektor-sektor lain. Teknologi telah mengubah perilaku belanja masyarakat menjadi *online shopping*,

sehingga pusat perbelanjaan akan sepi dan melahirkan PHK besar-besaran. Dengan meningkatnya jumlah kelas menengah di tengah perlambatan ekonomi dunia yang terjadi saat ini, peluang lahirnya model layanan berbasis *online* bisa menjadi peluang yang akan semakin berkembang.

Dalam siklus transportasi di perkotaan, Transportasi Berbasis Online memainkan peranan penting untuk mentransformasi cara orang memanfaatkan moda transportasi. Kehadiran aplikasi Transportasi Berbasis Online terbukti telah memberikan banyak pilihan dan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna atau konsumen. Sisi positifnya masyarakat menikmati keuntungan ekonomi karena fakta di lapangan layanan Transportasi Berbasis Online dirasakan jauh lebih murah tarifnya dibandingkan dengan jasa transportasi konvensional. Kehadiran Transportasi Berbasis Online menyebabkan pelanggan, memiliki akses untuk mendapatkan transportasi sesuai waktu dan tempat yang diinginkan, tidak perlu menunggu taksi/angkutan di jalan, dan menghemat pengeluaran ongkos.

Sementara itu, bagi pengemudi kehadiran Transportasi Berbasis Online memudahkan dalam mencari penumpang sehingga kinerja mereka lebih efektif dan efisien. Pengemudi punya kebebasan untuk menentukan berapa penghasilan yang ingin didapatkan setiap harinya. Taksi/angkutan konvensional yang masih menggunakan model setoran maupun persentase dirasa tidak memberikan keleluasaan bagi pengemudi. Oleh karena itu, yang melatarbelakangi sehingga peneliti mengangkat judul penelitian ini adalah banyaknya kendaraan online yang kita jumpai di kota makassar membuat sopir angkutan konvensional angkat mulut terkait keberadaannya yang menurutnya dapat mengganggu pekerjaan mereka.

Dia beranggapan bahwa dengan adanya kendaraan online para pengguna angkutan konvensional bisa saja putar haluan dengan menggunakan kendaraan online tersebut disebabkan tarifnya yang cukup terjangkau sehingga dapat mengurangi pendapatan ekonominya. Permasalahan yang lain juga yaitu tidak menutup kemungkinan dapat terjadi konflik. Oleh karena itu, berdasarkan uraian tersebut, saya sebagai calon peneliti merasa tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Konflik Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online Di Kota Makassar”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas, maka penulis akan menarik suatu batasan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana interaksi Antara Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line Di Kota Makassar?
2. Faktor-faktor apa yang menyebabkan konflik antara Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line Di Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, maka penelitian ini dilaksanakan dengan beberapa tujuan, yaitu :

1. Untuk mengetahui bagaimana interaksi Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line Di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor apa yang menyebabkan konflik antara Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line Di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan akan membawa manfaat yang secara umum dapat diklasifikasikan dalam dua manfaat :

1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai hasil karya ilmiah, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan suatu diskripsi baru mengenai studi tentang konflik, khususnya yang menyangkut tentang faktor-faktor yang melatarbelakangi terjadinya konflik agar mampu menyikapi berbagai persoalan yang muncul dalam kehidupan sosial masyarakat.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan mampu memberi kontribusi bagi pengembang ilmu sosiologi sebagai hasil karya ilmiah yang diharapkan menambah referensi, wawasan dan informasi terutama terkait dengan konflik dan kelas sosial dalam kehidupan sosial khususnya pengembang studi mengenai konflik dan kelas sosial

2. Manfaat praktis

a. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi penting bagi masyarakat luas pada umumnya tentang konflik sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line Di Kota Makassar.

b. Bagi Mahasiswa

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan informasi dan menambah wawasan tentang dinamika konflik yang terjadi

diantara Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line Di Kota Makassar dan berniat meneliti lebih lanjut serta bagi para aktivis.

E. Definisi Operasional

1. Pengertian Konflik

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pengertian konflik yaitu percekocokan; perselisihan; pertentangan; ketegangan atau pertentangan di dalam cerita rekaan atau drama (pertentangan antara dua kekuatan, pertentangan dalam diri satu tokoh, pertentangan antara dua tokoh, dsb); (*Sastra*).

Menurut Taman Dan Burgess “1921”, keduanya memandang konflik sebagai bentuk yang berbeda dari kompetisi atau persaingan. Mereka menulis, keduanya merupakan bentuk interaksi, kompetisi atau persaingan adalah perjuangan antara individu atau kelompok individu yang dilakukan tanpa melalui kontak dan komunikasi. Di lain pihak konflik ialah sebuah perlombaan dimana terjadi kontak sebagai kondisi yang sangat diperlukan

2. Pengertian Angkutan.

Secara harfiah Angkutan/Transportasi adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki. Menurut Salim (2000), mengatakan bahwa angkutan adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

3. Pengertian Kendaraan online

Kendaraan Online adalah sarana untuk mengangkut suatu objek (manusia, barang) dari tempat asal ke tempat tujuan dengan sistem penerapan pemesanan online dengan menggunakan aplikasi yang telah ditentukan oleh pihak penyedia kendaraan online seperti grab, Go-car.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

A. Tinjauan Pustaka.

Keberadaan Kendaraan Online telah menjadi fenomena di Indonesia khususnya di kota Makassar sendiri. Dapat kita jumpai sudah banyak kendaraan online yang beroperasi di Makassar antara lain: Go-Jek, Uber, Grab dan yang baru muncul sekarang ini yaitu Go-Car.

Dengan semakin pesatnya kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, akses kebutuhan manusia dengan yang lainnya juga semakin meningkat. Manusia modern bahkan memiliki hasrat agar segala kebutuhannya dapat terpenuhi secepat mungkin. Oleh karena itu, dibutuhkan alat transportasi yang dapat memperlancar terpenuhinya kebutuhan mereka. Alat transportasi semacam ini tentu saja bukan hanya memiliki kemampuan mendekatkan tempat yang jauh menjadi dekat dengan kecepatannya, akan tetapi bagaimana daya aksesnya atau dengan kata lain bagaimana mendapatkannya sehingga orang tidak perlu menunggu terlalu lama di halte atau di pinggir jalan serta biaya lebih murah dibandingkan angkutan konvensional.

1. Penelitian Relevan.

Penelitian yang relevan dengan penelitian pengembang ini adalah penelitian yang dilakukan oleh:

Skripsi “Analisis Efektivitas Transportasi Ojek Online Sebagai Pilihan Moda Transportasi Di Jakarta (Studi Kasus: Go-Jek Indonesia)” WidyaWulandari (201222039) tahun 2016 Universitas Negeri Jakarta. Penelitian

ini bertujuan untuk memperoleh data terhadap efektivitas Transportasi Online Go-Jek dengan mengetahui kedudukan transportasi ojek online sebagai bagian dari moda transportasi, dan menganalisis efektivitas Transportasi Online Go-Jek. Oleh karena itu, metode pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif dengan analisis statistik pembobotan berdasarkan tingkat kepuasan pengguna sehingga sasaran penelitian ini adalah pengguna Transportasi Online Go-Jek sebanyak 100 pengguna, serta mempertimbangkan pendapat pengemudi dan orang atau pakar yang mengerti dalam bidang transportasi. Analisis data penelitian ini dengan data primer, yaitu observasi lapangan, wawancara dan kuesioner, dan data sekunder

Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa Transportasi Online Go-Jek belum diatur dalam undang-undang terkait lalu lintas dan angkutan jalan, namun keberadaannya saat ini menjadi moda transportasi publik bagi masyarakat di Jakarta karena telah memenuhi harapan sebagai moda transportasi yang diinginkan masyarakat. Pencapaian efektivitasnya sudah baik, namun masih belum optimal pada beberapa pelayanannya, seperti rentang waktu tempuh perjalanan, pelayanan pengemudi kepada pengguna, sistem aplikasi, keamanan dan keselamatan, dan tarif baru pada biaya yang dibebankan jarak dekat maupun jarak jauh.

Oleh karena itu, perusahaan Go-Jek Indonesia sebaiknya bekerjasama dengan instansi terkait dengan transportasi dalam hal status dan perizinannya sebagai moda transportasi publik dan dengan beroperasinya transportasi ini yang cenderung diminati masyarakat diharapkan dapat menjadi acuan bagi pemerintah

untuk menciptakan sistem pelayanan transportasi umum yang efektif, serta perlu dilakukan perbaikan atau evaluasi pada pelayanan yang masih belum optimal.

Dalam Jurnal “ Polemik transportasi online dan konvensional” oleh Sagita Purnomo (2017). Mengatakan bahwa teknologi memberi pengaruh yang sangat besar bagi kehidupan masyarakat modern. Berbagai hal bersifat praktis, murah, mudah dan cepat, merupakan hal yang paling diminati oleh kaum urban saat ini, termasuk juga dalam bidang transportasi. Sekarang ini, transportasi berbasis aplikasi (online) terus tumbuh dengan suburnya, mulai dari kendaraan roda dua, tiga hingga empat, dapat dipesan kapan saja dimana saja dari smartphone. Sistem penggunaannya yang praktis, nyaman dan biaya relatif terjangkau membuat transportasi online jauh lebih diminati dibandingkan transportasi konvensional. Rezeki sudah diatur masing-masing, anekdot ini sepertinya sudah dilupakan sebagian kalangan masyarakat. Buktinya, kehadiran transportasi online dianggap sebagai ancaman oleh pelaku transportasi konvensional seperti angkutan, becak atau ojek, taxi yang merupakan senior dan sesepuh di dunia pengangkutan.

Konflik transportasi konvensional vs online yang dilatarbelakangi persaingan tak sehat pun pecah di beberapa daerah, seperti Jakarta, Bandung bahkan kota Medan. Korban luka hingga jiwa pun telah tumpah di kedua belah pihak. Pemerintah melalui kementerian dan dinas terkait terkesan lamban dalam menyikapi masalah ini. Baik itu dari kementerian perhubungan maupun dinas perhubungan provinsi/kota, belum mengeluarkan regulasi khusus untuk mengatur perihal transportasi online (selain pengenaan pajak). Selain faktor lebih diminati

masyarakat, kelemahan regulasi inilah yang menimbulkan kecemburuan sosial pemicu konflik. Tanpa bermaksud menyebut merek, serbuan transportasi online di kota-kota besar, terutama Medan, tidak dapat dibendung. Mulai dari kendaraan roda dua hingga mobil VIP telah terlibat dalam bisnis transportasi online yang bernaung dalam beberapa manajemen. Mereka hanya cukup bermodalkan kendaraan, smartphone, SIM, dan sejumlah uang pendaftaran, sudah dapat beroperasi mengantar jemput penumpang, bandingkan dengan pelaku transportasi konvensional yang harus bernaung dalam Organisasi, kejar setoran dan membayar pajak serta harus mematuhi regulasi khusus (trayek) dari pemerintah maupun kedinasaan terkait.

Kesenjangan pendapatan juga sangat mencolok antara transportasi online dan konvensional. Karena lebih laris dan sangat diminati, dalam sehari transportasi online dapat meraup pendapatan tiga sampai lima kali lebih besar dibandingkan transportasi konvensional. Akibatnya pada bulan Februari lalu, konflik dan sejumlah aksi penolakan besar-besaran antar pelaku transportasi yang menuntut haknya pun terjadi. Menanggapi aksi dan konflik antar penyedia jasa transportasi (online dan konvensional) ini, salah seorang anggota DPRD Sumut, Brilian Moktar, mendesak Pemkot Medan untuk segera turun tangan menyelesaikan polemik ini. Menurutnya, jika masalah tersebut tidak segera diatasi dengan mencari solusi penyelesaiannya, dikhawatirkan polemik yang ada tersebut justru akan berkembang menjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Apalagi, transportasi merupakan sektor jasa yang akan selalu ada karena menjadi salah satu faktor kebutuhan dan pendukung aktivitas masyarakat dan pertumbuhan

daerah. “Masalah ini harus segera diselesaikan karena polemik yang muncul antara pengemudi konvensional dengan jasa transportasi online telah menimbulkan ketidaknyamanan. Terlebih lagi di Kota Medan yang merupakan salah satu kota besar tanah air yang selalu memunculkan bisnis, termasuk jasa transportasi,” katanya. (JurnalAsia.com).

Sangatlah mustahil bagi manusia untuk menolak perkembangan teknologi. Oleh karena itu, jasa transportasi online sangat tidak bijaksana jika dihapus, solusi yang paling bijak dan benar ialah segera menghadirkan regulasi yang tepat dan efisien bagi keberadaan transportasi online. Status badan hukum perusahaan, pembatasan armada, penanggungjawab, tarif, pajak dan yang paling penting pembagian trayek operasional haruslah segera ditetapkan. Sungguh tidak etis jika pihak berwenang terus membiarkan transportasi online berkeliaran merajarela dan merusak pasar jasa angkutan. Apabila semakin banyak sopir angkot dan taxi memilih beragung ke sistem online, tentu akan berdampak buruk bagi bisnis pengangkutan yang juga berkontribusi besar dalam penerimaan kas daerah. Semoga transportasi online dan konvensional dapat berjalan mesra dalam melayani masyarakat kota tanpa masalah.

2. Pengertian Konflik Sosial

Konflik Menurut kamus besar bahasa Indonesia konflik adalah percekocokkan, perselisihan, pertentangan. Konflik berasal dari kata kerja bahasa latin yaitu *configure* yang berarti saling memukul. Secara Sosiologis konflik diartikan sebagai proses social antara dua orang atau lebih (bisa juga kelompok)

dimana salah satu pihak berusaha menyingkirkan pihak lain dengan menghancurkan atau membuatnya tidak berdaya.

Saifuddin (2005 : 355), Manusia sebagai makhluk sosial selalu berinteraksi dengan sesama manusia. Ketika berinteraksi dengan sesama manusia, selalu diwarnai dua hal, yaitu konflik dan kerjasama. Dengan demikian konflik merupakan bagian dari kehidupan manusia. Konflik sosial telah ada dari zaman kuno hingga zaman modern seperti saat ini. Seperti contohnya konflik pada zaman kuno yang terjadi antar dewa dalam bentuk peperangan, konflik antar suku, antar agama, dan lain sebagainya. Konflik sosial merupakan proses sosial yang terjadi pada individu atau kelompok. Masing-masing berusaha untuk memenuhi tujuannya dengan jalan menentang pihak lawan yang disertai ancaman atau kekerasan dan amarah.

Secara istilah, konflik berasal dari kata kerja Latin *configere* yang berarti saling memukul. Jika dilihat definisi secara sosiologis, konflik senantiasa ada dalam kehidupan masyarakat sehingga konflik tidak dapat dihilangkan tetapi hanya dapat diminimalkan. Konflik adalah pertentangan antar anggota masyarakat yang bersifat menyeluruh dalam kehidupan. Dan merupakan gambaran tentang terjadinya perpecahan, perselisihan, ketegangan atau pertentangan sebagai akibat dari perbedaan-perbedaan yang muncul dalam kehidupan masyarakat, baik secara individual maupun perbedaan kelompok. Perbedaan tersebut dapat berupa perbedaan yang lebih luas dan umum, seperti perbedaan agama, ras, suku bangsa, bahasa, profesi dan kepercayaan.

Menurut Simmel (dalam Lawang,1987:270), konflik berarti ketidaksepakatan dalam satu pendapat emosi dan tindakan dengan orang lain. Keadaan mental merupakan hasil implus-implus, hasrat-hasrat, keinginan-keinginan dan sebagainya yang saling bertentangan, namun bekerja dalam saat yang bersamaan .konflik biasanya di beri pengertian sebagai satu bentuk perbedaan atau pertentangan ide, pendapat, faham, dan berbagai kepentingan di antara dua belah pihak atau lebih yang ada dalam masyarakat. Pertentangan ini biasanya berbentuk pertentangan fisik dan non- fisik, yang pada umumnya berkembang dari pertentangan non –fisik menjadi benturan fisik, yang biasa berkadar tinggi dalam bentuk kekerasan (*violent*), bisa juga berkadar rendah yang tidak menggunakan kekerasan (*non- violent*).

Dalam pandangan tradisional, konflik dianggap sebagai sesuatu yang buruk yang harus dihindari. Pandangan ini sangat menghindari adanya konflik karena dinilai sebagai faktor penyebab pecahnya suatu kelompok atau organisasi. Bahkan sering kali konflik dikaitkan dengan kemarahan, *agresivitas*, dan pertentangan baik secara fisik maupun dengan kata-kata kasar. Apabila telah terjadi konflik, pasti akan menimbulkan sikap emosi dari tiap orang di kelompok atau organisasi itu sehingga akan menimbulkan konflik yang lebih besar. Oleh karena itu, menurut pandangan tradisional, konflik haruslah dihindari.

Dari keterangan diatas dapat disimpulkan menurut peneliti bahwa konflik adalah suatu pertentangan dalam bentuk-bentuk perlawanan halus, terkontrol, tersembunyi, tak langsung, sampai pada bentuk perlawanan terbuka antara dua pihak atau lebih yang saling tergantung satu sama lain yang sama-sama merasakan

tujuan yang saling tidak cocok, kelangkaan sumber daya dan hambatan yang didapat dari pihak lain dalam mencapai tujuannya. maka dalam hal ini lah menjadi faktor atau pemicu terjadinya peselisihan dikalangan masyarakat itu sendiri.

3. Faktor-Faktor Terjadinya Konflik

Pada umumnya penyebab munculnya konflik kepentingan sebagai berikut:

1. Perbedaan kebutuhan, nilai, dan tujuan,
2. Langkanya sumber daya seperti kekuatan, pengaruh, ruang, waktu, uang, popularitas dan posisi, dan
3. Persaingan. Ketika kebutuhan, nilai dan tujuan saling bertentangan, ketika sejumlah sumber daya menjadi terbatas, dan ketika persaingan untuk suatu penghargaan serta hak-hak istimewa muncul.

Dari keterangan di atas, disimpulkan bahwa salah satu faktor yang mendominasi akan timbulnya atau terjadinya konflik itu merupakan adanya ketidakpuasan dengan apa yang dialami oleh seseorang yang bersangkutan. Kemudian adanya persaingan diantara kedua belah pihak.

Deverger Maurice (2010:225) Suatu konflik dapat terjadi karena perbedaan pendapat, salah paham, ada pihak yang dirugikan, dan perasaan sensitif.

1. Perbedaan pendapat

Suatu konflik yang terjadi karena perbedaan pendapat dimana masing-masing pihak merasa dirinya benar, tidak ada yang mau mengakui kesalahan, dan apabila perbedaan pendapat tersebut amat tajam maka dapat menimbulkan rasa kurang enak, ketegangan dan sebagainya.

2. Salah paham

Salah paham merupakan salah satu hal yang dapat menimbulkan konflik. Misalnya tindakan dari seseorang yang tujuan sebenarnya baik tetapi diterima sebaliknya oleh individu yang lain.

3. Ada pihak yang dirugikan

Tindakan salah satu pihak mungkin dianggap merugikan yang lain atau masing-masing pihak merasa dirugikan pihak lain sehingga seseorang yang dirugikan merasa kurang enak, kurang senang atau bahkan membenci.

4. Perasaan sensitif

Seseorang yang terlalu perasa sehingga sering menyalah artikan tindakan orang lain.

Berdasarkan hal diatas, bahwa terjadinya konflik sosial itu akibat dari adanya ketimpangan-ketimpangan sosial yang tidak bisa diterima secara positif, dan adanya sifat arogan yang hanya mementingkan diri sendiri tanpa memikirkan pihak yang lain atau yang dirugikan. Dan perasaan inilah seseorang dapat berkonflik dan saling membenci dan bertindak sewenang-wenang.

4. Jenis-Jenis Konflik Sosial

Menurut Simmel (dalam Lawang, 1986:271) dibagi atas beberapa jenis:

(1) Konflik destruktif, yaitu konflik yang muncul karena adanya perasaan tidak senang atau dendam terhadap pihak lain. Biasanya mengarah pada proses penghancuran.(2)Konflik Konstruktif, merupakan konflik fungsional karena

adanya perbedaan pendapat dari masing – masing kelompok hingga akhirnya menghasilkan solusi masalah.(3)Konflik Vertikal, terjadi antara komponen masyarakat dalam suatu struktur sosial yang bersifat hierarkis.

Adanya jenis konflik tersebut kita bisa mengetahui dan membedakan jenis konflik yang terjadi dikalangan masyarakat pekerja sekarang ini, berbagai macam konflik dan pada dasarnya merupakan perilaku yang akan merusak komunikasi atau kerja sama masyarakat karena dipihak yang satu ada yang merasa dirugikan dan akhirnya akan menimbulkan masalah-masalah dalam hal hubungan antar seseorang maupun kelompok.

5. Bentuk-Bentuk Konflik Sosial

Konflik mempunyai banyak bentuk. Menurut Simmel di kategorikan kedalam 3 bentuk yaitu :

- a. Konflik pribadi, merupakan pertentangan yang terjadi secara individual dan melibatkan dua orang yang bertikai.
- b. Konflik antarindividu, konflik yang terjadi akibat perbedaan gagasan dan kepentingan
- c. Konflik antarkelas sosial. Terjadi pada status sosial yang berbeda, yang disebabkan oleh perbedaan kepentingan atau perbedaan pandangan.Konflik antara atau dalam peran sosial (intrapribadi), misalnya antara peranan-peranan dalam keluarga atau profesi.

6. Dampak Dari Konflik Sosial

Akibat-akibat dari konflik yang mempersatukan sering dapat kita lihat dalam kelompok minoritas dalam suatu masyarakat. Dalam banyak hal, solidaritas sosial kelompok minoritas itu sangat tergantung pada oposisi mereka bersama terhadap masyarakat yang lebih besar. Kelompok-kelompok seperti ini sebenarnya berjuang atas kenyataan bahwa mereka ditolak oleh masyarakat luas, karena itu membantu membenarkan dan menegaskan oposisi mereka terhadap masyarakat. Sebagai akibat dari saling penolakan ini, kelompok minoritas mengembangkan suatu struktur internal yang sangat kompak.

7. Pola Penyelesaian Konflik Sosial

Lawang (1986 : 273). Meskipun konflik bisa merupakan gejala yang alamiah dan tidak dapat dielakkan dalam kehidupan sosial, namun ia tidak harus berkepanjangan, sekurang-kurangnya dalam bentuk lahirnya. Sebaliknya, kehidupan sosial pada banyak tingkatan yang berbeda-beda memperlihatkan siklus perdamaian dan konflik, persahabatan dan permusuhan. Motivasi-motivasi untuk mengakhiri konflik bisa karena lelah atau bosan, atau lagi karena adanya keinginan untuk mencurahkan tenaganya untuk hal-hal lain.

Menurut Simmel (dalam Robert M. Z Lwang 1986 : 273) menunjukkan bahwa dalam kasus-kasus seperti ini, kompromi dapat tercapai dengan memberikan suatu hadiah “hiburan” kepada pihak yang menderita kekalahan. Sesungguhnya konflik dapat diatasi oleh satu pihak dengan menyerahkan sesuatu yang bernilai sebagai pengganti benda yang disengketakan.

Dalam analisis ini terdapat beberapa cara untuk menyelesaikan konflik berdasarkan kebiasaan yang digunakan masyarakat untuk menyelesaikannya yaitu:

- a. Konsiliasi berasal dari kata consolation yang memiliki arti perdamaian. Cara ini digunakan dalam menyelesaikan suatu konflik melalui upaya mempertemukan dua pihak yang bertikai atau berselisih guna tercapainya kesepakatan untuk mengadakan damai diantara keduanya.
- b. Arbitrase mediasi berasal dari kata mediation yang berarti perantara atau media. Mediasi dijadikan sebagai salah satu cara untuk menyelesaikan suatu konflik dengan menggunakan jasa pihak ketiga sebagai perantara yang dapat meredam terjadinya konflik diantara masyarakat yang berselisih atau yang sedang berkonflik.

B. Proses dan Interaksi Sosial

Proses sosial merupakan proses dimana individu, kelompok, dan masyarakat bertemu, berinteraksi, dan berkomunikasi sehingga melahirkan system sosial dan pranata sosial serta semua aspek kebudayaan. Proses sosial ini kemudian mengalami dinamika sosial lain yang disebut dengan perubahan sosial yang terus menerus dan secara simultan bergerak dalam sistem-sistem sosial yang lebih besar. Bentuk umum proses sosial adalah interaksi sosial, sedangkan bentuk khususnya adalah aktivitas-aktivitas sosial.

1. Pengertian Interaksi Sosial.

Interaksi sosial merupakan kunci dari semua kehidupan sosial karena tanpa interaksi sosial, tak mungkin ada kehidupan bersama. Ada beberapa pandangan tentang interaksi sosial diantaranya menurut Soerjono Soekanto (2012:55)

”Interaksi sosial merupakan hubungan-hubungan sosial yang dinamis yang menyangkut hubungan antara orang-orang perorangan, antara kelompok-kelompok manusia, maupun antara orang perorangan dengan kelompok manusia”.

Apabila dua orang bertemu, interaksi sosial dimulai pada saat itu. Mereka saling menegur, berjabat tangan, saling berbicara atau bahkan mungkin berkelahi. Walaupun orang-orang yang bertemu muka tersebut tidak saling berbicara atau tidak saling menukar tanda-tanda, interaksi sosial telah terjadi, karena masing-masing sadar akan adanya pihak lain yang menyebabkan perubahan-perubahan dalam perasaan maupun syaraf orang-orang yang bersangkutan, yang disebabkan oleh misalnya bau keringat, minyak wangi, suara berjalan, dan sebagainya. semuanya itu menimbulkan kesan didalam pikiran seseorang yang kemudian menentukan tindakan apa yang akan dilakukannya.

2.Syarat-syarat terjadinya interaksi sosial

a. Kontak sosial

Menurut Soerjono Soekanto (2002:65), kontak sosial berasal dari bahasa latin con atau cum (bersama-sama) dan tango (menyentuh), jadi artinya secara harifiah adalah bersama-sama menyentuh. Secara fisik, kontak sosial baru terjadi apabila adanya hubungan fisikal, sebagai gejala sosial hal itu bukan semata-mata hubungan badania, karena hubungan sosial terjadi tidak secara menyentuh seseorang, namun orang dapat berhubungan dengan orang lain tanpa

harus menyentuhnya. Misalnya kontak sosial sudah terjadi ketika seseorang berbicara dengan orang lain, bahkan kontak sosial juga dapat dilakukan dengan menggunakan teknologi, seperti melalui telepon, telegraf, radio, surat, televise, internet, dan lainnya. Kontak sosial dapat berlangsung dalam lima bentuk, yaitu :

- a. Dalam bentuk proses sosialisasi yang berlangsung antara pribadi orang per orang. Proses sosialisasi ini memungkinkan seseorang mempelajari norma-norma yang terjadi di masyarakatnya. Bergel Luckman (Bungin, 2001: 14), mengatakan proses ini terjadi melalui proses objektivasi, yaitu interaksi sosial yang terjadi dalam dunia intersubjektif yang dilembagakan atau mengalami proses institusionalisasi.
- b. Antara orang per orang dengan suatu kelompok masyarakat atau sebaliknya.
- c. Antara kelompok masyarakat dengan kelompok masyarakat lainnya dalam sebuah komunitas.
- d. Antara orang per orang dengan masyarakat global di dunia internasional.
- e. Antara orang per orang, kelompok, masyarakat dan dunia global, di mana kontak sosial terjadi secara simultan diantara mereka.

Secara konseptual kontak sosial dapat dibedakan antara kontak sosial primer dan kontak sosial sekunder. Kontak sosial primer, yaitu kontak sosial yang terjadi secara langsung antara seorang dengan orang atau kelompok masyarakat lainnya secara tatap muka. Kontak sosial sekunder terjadi melalui perantara yang sifatnya manusiawi maupun dengan teknologi.

b. Komunikasi

Sosiologi menjelaskan komunikasi sebagai proses memaknai yang dilakukan oleh seseorang terhadap informasi sikap, dan perilaku orang lainnya yang berbentuk pengetahuan, pembicaraan, gerak-gerik, atau sikap, perilaku dan perasaan-perasaan, sehingga seseorang membuat reaksi-reaksi terhadap informasi, sikap, dan perilaku tersebut berdasarkan pada pengalaman yang pernah dia alami. Fenomena komunikasi dipengaruhi oleh media yang digunakan, sehingga media kadang kala juga ikut memengaruhi isi informasi dan penafsiran bahkan menurut Marshall McLuhan (1999:7) bahwa media juga adalah pesan itu sendiri.

3. Bentuk-bentuk interaksi sosial

Menurut Gillin dan Gillin dalam (Soekanto, 2012:64) menjadi dua macam yaitu proses sosial asosiatif dan proses sosial disosiatif.

1) Proses Asosiatif

Proses asosiatif adalah sebuah proses yang terjadi saling pengertian dan kerjasama timbale balik antara orang per orang atau kelompok satu dengan yang lainnya, dimana proses ini menghasilkan pencapaian tujuan-tujuan bersama.

a) Kerja sama (Cooperation)

Kerja sama merupakan orientasi orang-perorangan terhadap kelompoknya (yaitu in-group-nya) dan kelompok lainnya (yang merupakan out groupnya). Kerja sama timbul apabila orang menyadari bahwa mereka mempunyai kepentingan-kepentingan yang sama dan pada

saat yang bersamaan mempunyai cukup pengetahuan dan pengendalian terhadap diri sendiri untuk memenuhi kepentingan-kepentingan tersebut, kesadaran akan adanya kepentingan-kepentingan yang sama dan adanya organisasi merupakan fakta-fakta yang penting dalam kerja sama yang berguna. Ada lima bentuk kerja sama, yaitu sebagai berikut: (1) Kerukunan yang mencakup gotong-royong dan tolong-menolong. (2) Bargaining, yaitu pelaksanaan perjanjian mengenai pertukaran barang-barang dan jasa-jasa antara dua organisasi atau lebih. (3) Kooptasi (cooptation), yakni suatu proses penerimaan unsur-unsur baru dalam kepemimpinan atau pelaksanaan politik dalam suatu organisasi sebagai salah satu cara untuk menghindari terjadinya kegoncangan dan stabilitas organisasi yang bersangkutan. (4) Koalisi (coalition), yakni kombinasi antara dua organisasi atau lebih yang mempunyai tujuan-tujuan yang sama. (5) Joint venture, yaitu kerja sama dalam perusahaan proyek-proyek tertentu misalnya pengeboran minyak, pertambangan batubara, perfilman, perhotelan, dan seterusnya.

b) Akomodasi (Accomodation)

Istilah akomodasi dipergunakan dalam dua arti, yaitu untuk menunjuk pada suatu keadaan dan untuk menunjuk pada suatu proses. Akomodasi yang menunjuk pada suatu keadaan, berarti adanya suatu keseimbangan (equilibrium) dalam interaksi antara orang-perorangan atau kelompok-kelompok manusia dalam kaitannya dengan norma-norma sosial dan nilai-nilai sosial yang berlaku dalam masyarakat. Sebagai suatu

proses, akomodasi menunjuk pada usaha-usaha manusia untuk meredakan suatu pertentangan yaitu usaha-usaha untuk mencapai kestabilan.

Menurut Gillin dan Gillin dalam (Soekanto,2012:69) akomodasi adalah suatu pengertian yang digunakan oleh sosiolog untuk menggambarkan suatu proses dalam hubungan-hubungan sosial yang sama artinya dengan adaptasi (adaptation) yang dipergunakan oleh ahli-ahli biologi untuk menunjuk pada suatu proses dimana makhluk-makhluk hidup menyesuaikan dirinya dengan alam sekitarnya. Dengan pengertian tersebut dimaksudkan sebagai suatu proses dimana orang-perorangan atau kelompok-kelompok manusia yang mula-mula saling bertentangan, saling mengadakan penyesuaian diri untuk mengatasi ketegangan-ketegangan. Akomodasi merupakan suatu cara untuk menyelesaikan pertentangan tanpa menghancurkan pihak lawan sehingga lawan tidak kehilangan kepribadiannya.

Tujuan akomodasi dapat berbeda-beda sesuai dengan situasi yang dihadapinya, yaitu:

1. Untuk mengurangi pertentangan antara orang-perorangan atau kelompok-kelompok manusia sebagai akibat perbedaan paham.
2. Mencegah meledaknya suatu pertentangan untuk sementara waktu atau secara temporer.
3. Untuk memungkinkan terjadi kerja sama antara kelompok-kelompok sosial yang hidupnya terpisah sebagai akibat factor-faktor sosial

psikologis dan kebudayaan, seperti yang dijumpai pada masyarakat yang mengenal sistem kasta.

4. Mengusahakan peleburan antara kelompok-kelompok sosial yang terpisah, misalnya lewat perkawinan campuran atau asimilasi.

Adapun bentuk-bentuk akomodasi adalah (1) Coercion yaitu suatu bentuk akomodasi yang prosesnya dilaksanakan karena adanya paksaan, (2) Compromise yaitu suatu bentuk akomodasi dimana pihak-pihak yang terlibat saling mengurangi tuntutan agar tercapai suatu penyelesaian terhadap perselisihan yang ada, (3) Arbitration merupakan suatu cara untuk mencapai compromise apabila pihak-pihak yang berhadapan tidak sanggup mencapainya sendiri, (4) Mediation hampir menyerupai arbitration. Pada mediation diudanglah pihak ketiga yang netral dalam soal perselisihan yang ada, (5) Conciliation adalah suatu usaha untuk mempertemukan keinginan-keinginan dari pihak-pihak yang berselisih demi tercapainya suatu persetujuan bersama.

c) Asimilasi

Asimilasi merupakan usaha-usaha untuk mengurangi perbedaan antar individu atau antar kelompok guna mencapai satu kesepakatan berdasarkan kepentingan dan tujuan-tujuan bersama. Menurut Koetjaraningrat dalam (Maryati, 2007:63), proses asimilasi akan timbul jika ada kelompok-kelompok yang memiliki perbedaan kebudayaan. Kemudian, individu-individu dalam kelompok tersebut saling berinteraksi secara langsung dan terus menerus dalam jangka waktu lama, sehingga

kebudayaan masing-masing kelompok berubah dan saling menyesuaikan diri.

2) Proses disosiatif

a) Persaingan (Competition)

Persaingan atau competition dapat diartikan sebagai suatu proses sosial, dimana individu atau kelompok-kelompok manusia yang bersaing mencari keuntungan melalui bidang-bidang kehidupan yang pada suatu masa tertentu menjadi pusat perhatian umum (baik perorangan maupun kelompok manusia) dengan cara menarik perhatian publik atau dengan mempertajam prasangka yang telah ada tanpa mempergunakan ancaman atau kekerasan. Persaingan mempunyai dua tipe umum, yakni yang bersifat pribadi dan tidak pribadi. Persaingan yang bersifat pribadi secara langsung bersaing misalnya memperoleh kedudukan tertentu di dalam suatu organisasi. Bentuk-bentuk persaingan adalah sebagai berikut:

(1) Persaingan ekonomi.

Persaingan di bidang ekonomi timbul karena terbatasnya persediaan apabila dibandingkan dengan jumlah konsumen.

(2) Persaingan budaya

Persaingan dalam bidang kebudayaan, misalnya persaingan dibidang keagamaan, lembaga kemasyarakatan seperti pendidikan.

(3) Persaingan kedudukan dan peranan

Didalam diri seseorang maupun didalam kelompok terdapat keinginan-keinginan untuk diakui sebagai orang atau kelompok yang mempunyai kedudukan serta peranan yang terpandang.

(4) Persaingan ras

Persaingan ras merupakan persaingan di bidang kebudayaan. Perbedaan ras, baik karena perbedaan warna kulit, bentuk tubuh, maupun corak rambut dan sebagainya, hanya merupakan suatu perlambang kesadaran dan sikap atas perbedaan-perbedaan dalam kebudayaan.

b) Kontravensi (Contravention)

Kontravensi pada hakikatnya merupakan suatu bentuk proses sosial yang berbeda antara persaingan dan pertentangan atau pertikaian. Kontravensi ditandai oleh gejala-gejala adanya ketidakpastian mengenai diri seseorang suatu rencana dan perasaan tidak suka yang disembunyikan, kebencian, atau keragu-raguan terhadap kepribadian seseorang. Atau perasaan tersebut dapat pula berkembang terhadap kemungkinan, kegunaan, keharusan atau penilaian terhadap suatu usul, buah pikiran, kepercayaan, doktrin, atau rencana yang dikemukakan orang-perorangan atau kelompok manusia lain.

Bentuk kontravensi menurut Leopold von Wiese dan Howard Becker dalam (Soekanto, 2012:88) ada lima, yaitu: (1) Yang umum meliputi perbuatan-perbuatan seperti penolakan, keengganan, perlawanan, perbuatan menghalang-halangi, gangguan-gangguan, perbuatan kekerasan, dan mengacaukan rencana pihak lain. (2) Yang sederhana seperti menyangkal pernyataan orang lain dimuka umum, memaki-maki melalui surat-surat selebaran, mencerca, memfitnah, melemparkan beban pembuktian kepada pihak lain, dan seterusnya. (3) Yang intensif mencakup penghasutan, menyebarkan desas-desus mengecewakan pihak-

pihak lain. (4) Yang rahasia, umpamanya mengumumkan rahasia pihak lain, perbuatan khianat dan lain-lain. (5) Yang taktis, misalnya mengejutkan lawan, mengganggu atau membingungkan pihak lain, umpama dalam kampanye partai-partai politik dalam pemilihan umum.

c) Pertentangan / Konflik

Konflik terjadi karena adanya perbedaan pendapat, perasaan individu, kebudayaan, kepentingan, baik kepentingan individu maupun kelompok, dan terjadinya perubahan-perubahan sosial yang cepat dan menimbulkan disorganisasi sosial.

C. Sopir

Sopir dari bahasa Perancis: *chauffeur* adalah pengemudi profesional yang dibayar oleh majikan untuk mengemudi kendaraan bermotor. Sopir dibagi dalam dua kelompok yaitu sopir pribadi yang menjalankan kendaraan pribadi dan yang kedua adalah sopir angkutan yang menjalankan perusahaan barang atau jasa.

D. Angkutan Konvensional

Transportasi konvensional adalah transportasi umum yang biasa kita gunakan, yang telah tersedia di jalan konvensional. Di Indonesia ada beberapa jenis transportasi konvensional seperti bus, taksi, angkutan umum, bajaj, dan ojek. Sejauh ini transportasi konvensional di Indonesia, tidak semuanya baik dan nyaman bagi penumpang atau pengguna jasa transportasi konvensional. Seperti halnya kita lihat angkutan umum yang berada di jalan-jalan yang membuat kemacetan dan kendaraan yang tidak membuat penumpang nyaman, banyaknya

tindak criminal yang terjadi pada transportasi konvensional juga mengurangi ketertarikan masyarakat untuk menggunakan transportasi konvensional.

E. Transportasi atau Kendaraan Online.

Menggunakan jasa transportasi berbasis online sangat memudahkan masyarakat dalam bepergian. Alasan Adanya Transportasi Online Di era Globalisasi sekarang ini kita sudah berada di era yang segala sesuatunya telah terkoneksi dengan jaringan tanpa batas, internet. Sekarang ini internet tidak hanya sekedar berisi media sosial untuk saling menyapa dengan orang-orang yang terpisahkan jarak dan waktu, tapi jaringan internet yang telah berkembang begitu luas pun telah merambah hingga ke jasa transportasi.

Perkembangan jasa transportasi online seperti ini tentunya bukan hal yang negatif tapi jauh lebih menguntungkan masyarakat kita sendiri karena kemudahan akses dan juga sistem yang jauh lebih transparan dan pastinya tepat sasaran. Dimulai dari kemudahan pemesanan hingga penghitungan tarif bahkan estimasi waktu dan jarak yang terhubung langsung dengan internet. Sayangnya perkembangan ini justru menimbulkan gesekan di antara sesama penyedia jasa transportasi.

Seperti yang kita ketahui, beberapa waktu belakangan ini layar kaca kita dipenuhi dengan berbagai pro dan kontra yang terjadi pada masing-masing penyedia jasa, yang mana terlihat dengan cukup jelas jika penyedia jasa transportasi konvensional tampak kurang siap menghadapi perkembangan zaman. Bahkan bisa disebut jika para oknum ojek dan taksi konvensional justru

melakukan tindakan “primitif” dalam aksi-aksi perlawanan mereka pada penyedia jasa taksi online (Go-Car).

Cukup jelas terlihat bahwa mereka mengalami frustrasi dalam menghadapi perkembangan era globalisasi. Kita sebagai masyarakat tentunya bebas memilih jasa transportasi mana yang ingin kita gunakan, terlebih jika hal tersebut memang menguntungkan kita dan memberikan manfaat untuk kita sendiri.

F. Kajian Teori

Teori Konflik.

Teori konflik merupakan salah satu dalam paradigma fakta sosial. Teori konflik merupakan sebuah pendekatan umum terhadap keseluruhan lahan sosiologi.

1. Teori Konflik Karl Marx

Menurut Karl Marx dalam (So dan Suwarsono, 1990:35). Teori konflik adalah salah satu perspektif di dalam sosiologi yang memandang masyarakat sebagai satu sistem sosial yang terdiri dari bagian-bagian dan komponen-komponen yang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda dimana komponen yang satu berusaha untuk menaklukkan komponen yang lain guna memenuhi kepentingannya masing-masing.

Terdapat tiga istilah penting mengenai teori konfliknya yaitu konsep dialektik, determinisme dan aktivisme sosial. Konsep dialektik bermaksud evolusi bukan merupakan proses utama kepada perubahan sosial tetapi sebab utama yang menghasilkan perubahan sosial ialah konflik. Determinisme ekonomi pula bermaksud asas kepada perubahan sosial adalah ditentukan oleh persaingan-

persaingan ekonomi. Manakala aktivisme sosial bermaksud tugas utama analisis sosial adalah kritikan.

Asumsi-Asumsi Dasar Marx melihat konflik social terjadi di antara kelompok atau kelas dari pada di antara individu. Hakikat konflik antar kelas tergantung pada sumber pendapat mereka. Kepentingan ekonomi mereka bertentangan karena kaum proletariat memperoleh upah dari kaum kapitalis hidup dari keuntungan, dan bukan karena yang pertama melarat yang terakhir kaya raya.

Biasanya konflik terjadi karena perebutan sumber daya, baik sumber daya politik, sosial, ekonomi, atau simbolik. Dengan demikian Karl Marx dalam (So dan Suwarsono, 1990:35). membagi kelas masyarakat menjadi tiga, diantaranya: Kelas elit (Bourjois), Kelas menengah dan Kelas bawah (proletar)

Kelas bourjois biasanya ditempati oleh elit-elit bisnis dan politik yang selalu berpikir untuk mempertahankan kekuasaannya. Sedangkan kelas menengah biasanya ditempati oleh kaum-kaum profesional yang dikenal dengan julukan anti konflik. Sedangkan kelas proletar itu sendiri biasanya ditempati oleh para buruh, kariawan, dan petani yang mana mereka selalu berpikir untuk bersaing lawan yang di sampingnya dan mengalahkan orang-orang yang ada di atasnya. Sebagai contoh misalnya, masyarakat modern berpikir bahwa orang-orang yang tinggal di wilayah-wilayah kumuh disebabkan oleh ketidakmampuan mereka untuk membeli atau menyewa rumah yang lebih layak.

2. Teori Konflik Ralf Dahrendorf

Menurut Ralf Dahrendorf (1959:164), mengatakan bahwa masyarakat memiliki dua wajah, yakni konflik dan konsesus yang dikenal dengan teori konflik dialektika. Dengan demikian diusulkan agar teori sosiologi dibagi menjadi dua bagian yakni teori konflik dan teori konsesus. Teori konflik harus menguji konflik kepentingan dan penggunaan kekerasan yang mengikat masyarakat sedangkan teori konsesus harus menguji nilai integrasi dalam masyarakat. Bagi Ralf, masyarakat tidak akan ada tanpa konsesus dan konflik. Masyarakat disatukan oleh ketidakbebasan yang dipaksakan. Dengan demikian, posisi tertentu di dalam masyarakat mendelegasikan kekuasaan dan otoritas terhadap posisi yang lain.

Kekuasaan atau otoritas mengandung dua unsur yaitu penguasa (orang yang berkuasa) dan orang yang dikuasai atau dengan kata lain atasan dan bawahan. Kelompok dibedakan atas tiga tipe antara lain : 1. Kelompok Semu (quasi group) 2. Kelompok Kepentingan (manifes) 3. Kelompok Konflik

Kelompok semu adalah sejumlah pemegang posisi dengan kepentingan yang sama tetapi belum menyadari keberadaannya, dan kelompok ini juga termasuk dalam tipe kelompok kedua, yakni kelompok kepentingan dan karena kepentingan inilah melahirkan kelompok ketiga yakni kelompok konflik sosial. Sehingga dalam kelompok akan terdapat dalam dua perkumpulan yakni kelompok yang berkuasa (atasan) dan kelompok yang dibawah (bawahan). Kedua kelompok ini mempunyai kepentingan berbeda. Bahkan, menurut Ralf, mereka dipersatukan oleh kepentingan yang sama.

Mereka yang berada pada kelompok atas (penguasa) ingin tetap mempertahankan status quo sedangkan mereka berada di bawah (yang dikuasai atau bawahan ingin supaya ada perubahan. Dahrendorf mengakui pentingnya konflik mengacu dari pemikiran Lewis Coser dimana hubungan konflik dan perubahan ialah konflik berfungsi untuk menciptakan perubahan dan perkembangan. Jika konflik itu intensif, maka perubahan akan bersifat radikal, sebaliknya jika konflik berupa kekerasan, maka akan terjadi perubahan struktural secara tiba-tiba. Menurut Dahrendorf (1959:175), Adanya status sosial didalam masyarakat (sumber konflik yaitu:Adanya benturan kaya-miskin, pejabat-pegawai rendah, majikan-buruh) kepentingan (buruh dan majikan, antar kelompok,antar partai dan antar adanya dominasi Adanya ketidakadilan atau diskriminasi. agama). kekuasaan (penguasa dan dikuasai).

Teori ini dapat dipaparkan dalam rangka memahami dinamika yang terjadi di dalam masyarakat. Di dalam realitas masyarakat, konflik sebagai hal yang harus ada dan kehadirannya tidak dapat ditawar-tawar lagi. Adanya perbedaan kekuasaan dapat dipastikan menjadi sumber konflik dalam sebuah sistem sosial, terutama masyarakat yang kompleks dan heterogen. Tidak hanya itu, sumber daya yang langka (terutama sumber daya ekonomi) di dalam masyarakat akan membangkitkan kompetisi di antara pelaku ekonomi yang memperebutkannya dan bukan mustahil berujung pada pertikaian akibat persoalan distribusi sumber daya tersebut yang tidak pernah merata.

Berdasarkan teori konflik yang dikemukakan oleh Ralf Dahrendorf bahwa kekuasaan, otoritas, atau pengaruh merupakan sifat kepribadian individu yang bisa

menyebabkan terjadinya konflik. Seperti halnya Konflik Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line. Kehadiran Kendaraan On-Line direspon tidak baik oleh sebagai kalangan khususnya Sopir Angkutan konvensional, tukang bentor dan sopir pete-pete. Kehadiran Sopir Angkutan dianggap menimbulkan keresahan khususnya bagi sopir pete-pete dan ojek lokal sebab pendapatan mereka akan berkurang karena kendaraan online beroperasi dengan teknologi sehingga lebih mudah mencari penumpang.

G. Kerangka Pikir

Di Kota Makassar, Go-Car atau Grab Kendaraan Online sudah hadir meramaikan bisnis transportasi. Ada dua faktor yang mendorong timbulnya Transportasi Online yaitu faktor Internal diantaranya yaitu; dimana tuntutan ekonomi dan biaya hidup yang semakin meningkat peluang untuk mendapatkan konsumen/penumpang lebih mudah dan perolehan pendapatan yang lebih baik. Sedangkan faktor eksternalnya yaitu angkutan konvensional seringkali menentukan tarif seandainya tanpa mengindahkan jarak tempuh yang dituju. Maka konsumen merasa nyaman dan menyambut senang dengan keberadaan Transportasi Online.

Dengan melihat kemacetan yang terjadi di mana-mana, warga yang tak mau repot dengan ribetnya lalu lintas dapat beraktifitas di luar rumah menggunakan jasa angkutan Online, yang tak ingin meninggalkan rumah atau kantor dan mendadak memerlukan beberapa barang kebutuhan rumah tangga/kantor, atau ingin memesan makanan dari tempat makan favorit atau mau beli tiket nonton tapi tidak ada waktu, maka bisa memanfaatkan jasa belanja dan menitipkan daftar belanja kepada pengemudi Kendaraan Online.

Fenomena maraknya Transportasi Online menimbulkan beberapa efek positif maupun efek negative di masyarakat. Berikut ini beberapa efek yang ditimbulkan dari fenomena tersebut diantaranya (1) Tingkat kepercayaan masyarakat dalam menggunakan transportasi online pada khususnya meningkat, (2) Terjadinya benturan dengan angkutan konvensional (3) Terbantunya masyarakat yang belum memiliki pekerjaan, (4) Banyaknya karyawan mengunduhkan diri atau resign untuk menjadi sopir kendaraan online (Go-Car).

Dari beberapa efek yang ditimbulkan dengan keberadaan Transportasi Online, tentunya diperlukan sebuah keteraturan dalam beroperasi guna untuk tetap menjaga stabilitas sosial yang ada dan keharmonisan sosial dapat tercipta.

Lebih jelasnya kerangka pikir penelitian ini dapat dilihat pada bagan 1 di bawah ini:



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif, yaitu penelitian sosial budaya yang dianalisis secara kualitatif. Menurut Bogdan dan Biklen dalam Moleong (2005:3), merupakan penelitian yang menghasilkan data deskriptif, yakni kata-kata tertulis atau lisan dan perilaku yang dapat diamati dari orang-orang yang diteliti (sasaran penelitian). Dengan kata lain penelitian ini akan sangat bergantung kepada informasi yang diberikan oleh sasaran penelitian. Sasaran penelitian dengan demikian adalah subyek dalam penelitian ini.

Menurut Jane Richie, penelitian kualitatif adalah upaya untuk menyajikan dunia sosial dan perspektifnya didalam dunia dari segi konsep, perilaku, persepsi, dan persoalan tentang manusia yang diteliti.

Jadi dapat disimpulkan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian.

B. Waktu Dan Tempat Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di Kota Makassar, selama kurang lebih 2 bulan

C. Informan Penelitian

Informan penelitian dalam penelitian ini adalah sebagian masyarakat yang berada di Kota Makassar. Untuk menentukan sampel sebagai informan dalam

penelitian ini, peneliti melakukan teknik *Purposive Sampling*. Adalah dimana peneliti cenderung memiliki responden secara variatif berdasarkan (alasan), sehingga dalam penelitian ini menggunakan *Maximum variation Sampling*. Namun demikian responden yang dipilih dapat menunjukkan perkembangan sesuai dengan kebutuhan dan kemandirian penelitian dalam pengambilan data penelitian. Sehingga peneliti akan mendapatkan informasi sesuai dengan data yang diinginkan, yang nantinya diperlukan dalam pembuatan laporan penelitian.

Dalam penelitian ini sampel yang akan digunakan adalah informasi dari masyarakat (Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan On-Line), yaitu berjumlah 12 orang di Kota Makassar.

D. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat yang digunakan dalam mengumpulkan data. Yang menjadi instrumen utama (*key instrument*) dalam penelitian ini adalah peneliti sendiri. Sebagai instrumen utama dalam penelitian ini, maka peneliti mulai tahap awal penelitian sampai pada hasil penelitian ini seluruhnya dilakukan oleh peneliti. Selain itu, untuk mendukung tercapainya hasil penelitian maka peneliti menggunakan alat bantu berupa pedoman wawancara, dokumentasi dan catatan lapangan.

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan memanfaatkan beberapa teknik, diantaranya :

1. Observasi

Observasi atau pengamatan adalah proses pengambilan data dalam penelitian ini dimana penelitian atau pengamatan melihat situasi penelitian. Teknik ini digunakan untuk mengamati dari dekat dalam upaya mencari dan menggali data melalui pengamatan secara langsung dan mendalam terhadap obyek yang diteliti.

Menurut James dan Dean dalam Paizaluddin dan Ermalinda (2013:113) observasi adalah: “mengamati (*watching*) dan mendengar (*listening*) perilaku seseorang selama beberapa waktu tanpa melakukan manipulasi atau pengendalian serta mencatat penemuan yang menghasilkan atau memenuhi syarat untuk digunakan kedalam tingkat penafsiran analisis”.

Ada beberapa alasan mengapa dalam penelitian kualitatif, pengamatan yang dimanfaatkan sebesar-besarnya seperti yang dikemukakan oleh Guba dan Lincoln (1981:191-193) yaitu (1) Teknik pengambilan ini didasarkan atas pengalaman secara langsung. (2). Teknik pengamatan juga memungkinkan melihat dan mengamati sendiri kemudian mencatat perilaku dan kejadian sebagaimana yang terjadi pada keadaan sebenarnya. (3). Pengamatan memungkinkan penelitian mencatat peristiwa dalam situasi yang berkaitan dengan pengetahuan proposisional maupun pengetahuan yang langsung diperoleh dari data. (4). Teknik pengamatan memungkinkan penelitian mampu memahami situasi-situasi yang rumit.

2. Wawancara

Menurut James dan Dean dalam Paizaluddin dan Ermalinda (2013:130) wawancara adalah suatu kegiatan komunikasi verbal dengan

tujuan mendapatkan informasi disamping mendapatkan gambaran yang menyeluruh, juga akan mendapatkan informasi yang penting”. Wawancara merupakan salah satu cara untuk mengumpulkan data dengan jalan mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara lisan kepada subjek penelitian, instrumen ini digunakan untuk mendapatkan informasi mengenai fakta, keyakinan, perasaan, niat dan sebagainya.

Wawancara memiliki sifat yang luwes, pertanyaan yang diberikan dapat disesuaikan dengan subjek sehingga segala sesuatu yang ingin diungkapkan dapat digali dengan baik. Wawancara terbagi atas dua jenis yaitu wawancara berstruktur dan wawancara tidak berstruktur. Dalam wawancara berstruktur, pertanyaan dan alternatif jawaban yang diberikan kepada subyek telah ditetapkan terlebih dahulu oleh peneliti.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data yang berupa dokumen baik dokumen tertulis maupun hasil gambar.

Menurut Lexy J.Moleong dalam Paizaluddin dan Ermalinda (2013:135) “dokumen digunakan dalam penelitian sebagai sumber data karena dapat dimanfaatkan untuk menguji, menafsirkan, bahkan untuk meramalkan”. Data yang diperoleh dari dokumen ini bias digunakan untuk melengkapi bahkan memperkuat data dari hasil wawancara dan obsevasi.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, penjabaran kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

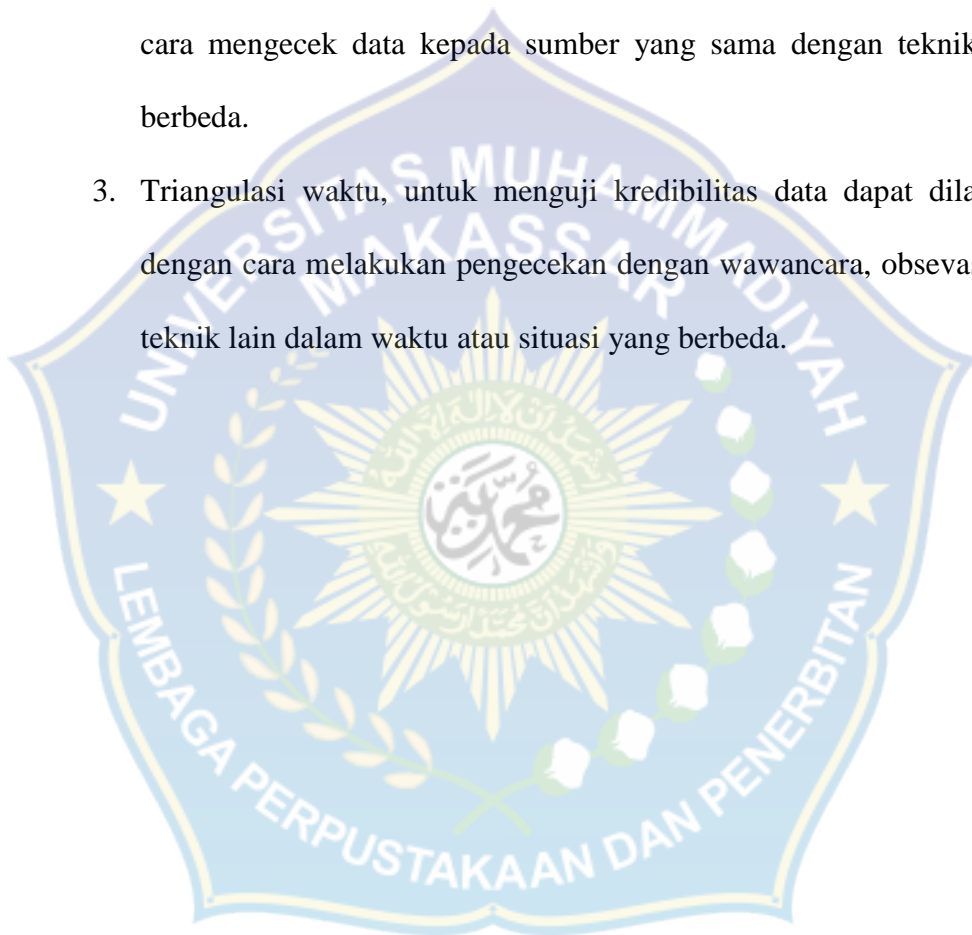
Analisis dari penelitian ini dilakukan dengan cara: (1) Reduksi data, semua data yang diperoleh dilapangan akan ditulis dalam bentuk uraian secara lengkap dan banyak. Kemudian data tersebut direduksi yaitu data dirangkum, membuat kategori, memilih hal-hal yang pokok dan penting yang berkaitan dengan masalah. Data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dari hasil wawancara dan observasi. (2) Display data, dan bagian-bagian detailnya dapat dipadukan dengan jelas. (3). Verifikasi, yaitu membuat kesimpulan dari data yang telah *didisplay* sebelumnya sehingga lebih mudah dipahami dan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai masalah yang ada di lapangan.

G. Teknik Keabsahan Data

Dalam penelitian ini, teknik keabsahan data yang digunakan adalah triangulasi (*peer debriefing*). Menurut Sugiyono (2012:369-371) triangulasi dalam pemeriksaan keabsahan data diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Dengan demikian terdapat

triangulasi teknik dan triangulasi waktu. Teknik keabsahan data dalam penelitian ini, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Triangulasi sumber, untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber.
2. Triangulasi teknik, untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.
3. Triangulasi waktu, untuk menguji kredibilitas data dapat dilakukan dengan cara melakukan pengecekan dengan wawancara, observasi atau teknik lain dalam waktu atau situasi yang berbeda.



BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Makassar

Secara geografis Kota Metropolitan Makassar terletak di pesisir pantai barat Sulawesi Selatan pada koordinat $119^{\circ}18'27,97''$ - $119^{\circ}32'31,03''$ Bujur Timur dan $5^{\circ}00'30,18''$ - $5^{\circ}14'6,49''$ Lintang Selatan dengan luas wilayah 175.77 km^2 dengan batas-batas sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Pangkajene Kepulauan
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar

Secara administrasi Kota Makassar terbagi atas 14 Kecamatan dan 142 Kelurahan dengan 885 RW dan 4446 RT, ketinggian Kota Makassar bervariasi antara 0 - 25 meter dari permukaan laut, dengan suhu udara antara 20° C sampai dengan 32° C . Kota Makassar diapit dua buah sungai yaitu: Sungai Tallo yang bermuara di sebelah utara Kota dan Sungai Jeneberang bermuara pada bagian selatan Kota.

Tabel 4.1 Luas Wilayah Kota Makassar Menurut Kecamatan

Kecamatan	Luas (Km^2)
Mariso	1.82
Mamajang	2.25
Tamalate	20.21
Rappocini	9.23
Makassar	2.52
Ujung Pandang	2.63
Wajo	1.99
Bontoala	2.10
Ujung Tanah	5.94
Tallo	5.83
Panakkukang	17.05

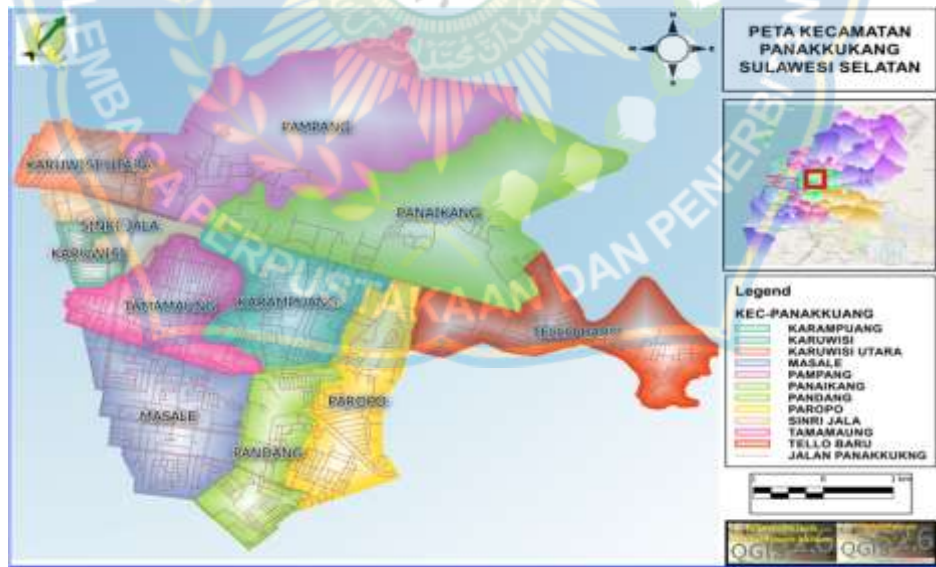
Manggala	24.14
Biringkanaya	48.22
Tamalanrea	31.84

Sumber: Makassar Dalam Angka 2015

Di bawah ini adalah peta wilayah Kota Makassar:



Gambar 4.1. Peta Kota Makassar



Gambar 4.2. Peta Kecamatan Panakkukang

1. Penduduk

Penduduk Kota Makassar dalam perkembangannya menunjukkan keadaan yang baik. Menjelang tahun 2000 sampai tahun 2009, jumlah penduduk Kota Makassar mencapai 1.272.349 jiwa berdasarkan hasil sementara Sensus Penduduk 2009 dengan laju pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 1.63 % per tahun.

Dengan jumlah penduduk lokal mencapai sekitar 1,3 juta jiwa, Kota Makassar menghasilkan sekitar 3800 m³ sampah perkotaan setiap harinya. Padahal kapasitas maksimum dari TPA Tamangapa hanya sekitar 2,800 m³ sampah per kotaan setiap harinya. Lahan TPA tambahan akan diperlukan untuk pembuangan 1000 m³ sisa sampah. Sebagian besar sampah berasal dari aktivitas penduduk seperti di pasar, pusat perdagangan, rumah makan, dan hotel.

2. Topografi dan Geologi

Topografi wilayah Kota Makassar memiliki ciri-ciri sebagai berikut : tanah relative datar, bergelombang, berbukit dan berada pada ketinggian 0-25m diatas permukaan laut dengan tingkat kemiringan lereng berada pada kemiringan 0-15%. Sementara itu, dilihat dari klasifikasi kelerengannya, menunjukkan bahwa kemiringan 0-2%=85%; 2-3%=10%; 3-15%=5%. Hal ini memungkinkan Kota Makassar berpotensi pada pengembangan permukiman, perdagangan, jasa, industri, rekreasi, pelabuhan laut, dan fasilitas penunjang lainnya. Wilayah Kota Makassar terbagi dalam berbagai morfologi bentuk lahan. Satuan-satuan morfologi bentuk lahan yang terdapat Di Kota Makassar dikelompokkan menjadi dua yaitu:

- a. Satuan morfologi dataran aluvial pantai; dan
- b. Satuan morfologi perbukitan bergelombang.

Kedua satuan morfologi diatas dikontrol melalui batuan, struktur dan formasi geologi yang ada di wilayah Kota Makassar dan sekitarnya. Secara geologis Kota Makassar terbentuk dari batuan hasil letusan gunung api dan endapan dari angkutan sedimen Sungai Jeneberang dan Sungai Tallo. Sedangkan struktur batuan yang terdapat di Kota ini dapat dilihat dari batuan hasil letusan gunung api dan endapan alluvial pantai dan sungai. Struktur batuan ini penyebarannya dapat dilihat sampai ke wilayah Bulurokeng, Daya, dan Biringkanaya. Selain itu, terdapat juga tiga jenis batuan lainnya seperti breksi dan konglomerat yang merupakan batuan berkomponen kasar dari jenis batuan beku, andesit, basaltik, batu apung, dan gamping.

3. Iklim Kota Makassar

Data iklim Makassar													
Bulan	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agt	Sep	Okt	Nov	Des	Tahun
Rata-rata tertinggi °C (°F)	30.7 (87.3)	31 (87.8)	31.3 (88.3)	32 (89.6)	32.1 (89.8)	32.5 (90.5)	32.4 (90.3)	34.3 (93.7)	34.8 (94.6)	34.6 (94.3)	33.5 (92.3)	31.3 (88.3)	32.54 (90.57)
Rata-rata terendah °C (°F)	23.2 (73.8)	22.7 (72.9)	23.3 (73.9)	23.6 (74.5)	23.4 (74.1)	22.9 (73.2)	21.7 (71.1)	20.1 (68.2)	21.2 (70.2)	21.7 (71.1)	22.7 (72.9)	23 (73.4)	22.46 (72.44)
Presipitasi mm (inci)	734 (28.9)	533 (20.98)	391 (15.39)	235 (9.25)	127 (5)	66 (2.6)	48 (1.89)	15 (0.59)	83 (3.27)	83 (3.27)	273 (10.75)	549 (21.61)	3.137 (123,5)

Sumber: Weatherbase

Gambar 4.3. Data Iklim Kota Makassar.

Data iklim Kota Makassar di atas menjelaskan keadaan suhu tertinggi dan terendah setiap bulannya mempengaruhi aktivitas angkutan yang beroperasi seperti halnya Go-Jek dengan keadaan suhu di kota makassar yang cukup panas membuat layanan online ini menunggu di rumah sampai ada yang memesan Go-Jek melalui aplikasi Go-Jek di handphone, dengan tingkat pertumbuhan dan perkembangan wilayahnya cukup pesat yang secara langsung maupun tidak telah memberikan nilai kontribusi terhadap wilayah hinterlandnya, begitu pula sebaliknya. Hal inilah yang kemudian melahirkan suatu konsep pengembangan kota Metropolitan dengan nama Mamminasata dan kota Makassar sebagai pusat pengembangan tersebut. Dengan konsep Kota Metropolitan Mamminasata ini, pelaksanaan pembangunan diberbagai bidang diharapkan pelaksanaannya secara koordinasi dan terpadu berdasarkan Rencana Umum Tata Ruang Wilayah (RUTRW) Metropolitan Mamminasata khususnya dibidang transportasi, baik transportasi angkutan penumpang maupun barang.

Dalam mengantisipasi tingkat persoalan-persoalan transportasi khususnya angkutan barang dimasa mendatang. Konstitusi Negara Indonesia adalah Undang-Undang Dasar untuk selanjutnya disebut Undang-Undang Dasar 1945. Undang-Undang Dasar 1945 mengatur kedudukan dan tanggung jawab penyelenggara negara, kewenangan, tugas, dan hubungan antara lembaga-lembaga negara (legislatif, eksekutif, dan yudikatif). Undang-Undang Dasar 1945 mengatur hak dan kewajiban warga negara. Undang-Undang Dasar 1945 menjamin hak atas persamaan kedudukan, hak atas kepastian hukum yang adil, hak mendapat perlakuan yang sama di depan hukum dan hak atas kesempatan yang sama.

4. Aspek Kesejahteraan Masyarakat

Aspek kesejahteraan masyarakat disini terdiri dari kesejahteraan dan pemerataan ekonomi, kesejahteraan sosial, serta seni budaya dan olahraga dimana pembangunan yang dilaksanakan secara berkelanjutan diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan stabil akan mendorong peningkatan kemampuan faktor-faktor produksi untuk memproduksi barang dan jasa sehingga dapat memacu berkembangnya perekonomian dalam skala yang lebih besar dan berdampak pada peningkatan pendapatan dan kesejahteraan penduduk.

Kinerja pemerintah dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pemerataan ekonomi diindikasikan dengan melihat indikator pertumbuhan PDRB, laju inflasi, dan PDRB perkapita. Peningkatan perekonomian suatu wilayah dapat dilihat dari besarnya pertumbuhan ekonomi wilayah tersebut yaitu dengan adanya kenaikan statistik pendapatan regional pada periode tertentu atau yang disebut dengan produk domestik regional bruto (PDRB). Ketersediaan data PDRB secara berskala menjadi penting karena bermanfaat sebagai alat ukur pertumbuhan ekonomi wilayah, berguna dalam rangka perencanaan, pemantauan pelaksanaan serta evaluasi pembangunan.

Laju pertumbuhan ekonomi merupakan suatu indikator makro yang menggambarkan tingkat pertumbuhan ekonomi, yang digunakan untuk menilai sampai seberapa jauh keberhasilan pembangunan suatu daerah dalam periode waktu tertentu. Untuk mengukur besarnya laju pertumbuhan tersebut dihitung dari Pertumbuhan PDRB.

PDRB per-kapita merupakan gambaran nilai tambah yang biasa diciptakan oleh masing-masing penduduk akibat adanya aktivitas produksi. Sedangkan PDRN perkapita merupakan gambaran pendapatan yang diterima oleh masing-masing penduduk sebagai keikutsertaannya dalam proses produksi. Kedua indikator tersebut biasanya digunakan untuk mengukur tingkat kemakmuran penduduk suatu daerah.

5. Fokus Kesejahteraan Sosial

Pembangunan manusia sebagai insane dan sumber daya pembangunan merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan, dilakukan pada seluruh siklus hidup manusia yaitu sejak dalam kandungan hingga lanjut usia. Upaya tersebut dilandasi oleh pertimbangan bahwa kualitas manusia yang baik ditentukan oleh pertumbuhan dan perkembangannya sejak dalam kandungan, pembangunan manusia yang baik merupakan kunci bagi tercapainya kemakmuran bangsa. Selama periode tahun 2013-2016 berbagai program yang telah dilaksanakan dapat meningkatkan kualitas sumber daya manusia Kota Makassar yang ditandai dengan meningkatnya derajat kesehatan masyarakat dan taraf pendidikan penduduk yang meningkat secara bertahap.

Gambaran capaian kinerja penyelenggaraan pemerintahan atas focus kesejahteraan social dilakukan terhadap indikator Angka Melek Huruf (AMH), Angka Rata-Rata Lama Sekolah (RLS), Angka Partisipasi Kasar (APK), Angka Pendidikan yang Ditamatkan, Angka Partisipasi Murni (APM), Angka Kelangsungan Hidup Bayi, Angka Usia Harapan Hidup dan persentase penduduk yang memiliki lahan dan rasio penduduk yang bekerja. Peningkatan kualitas

sumber daya manusia ditandai oleh semakin meningkatnya Indeks Pembangunan Manusia yang dapat terlihat dari tiga indikator utama, yaitu kesehatan, pendidikan dan daya beli. Dalam indikator pendidikan dapat diukur dari Angka Melek Huruf (AMH) penduduk dewasa serta Rata-Rata Lama Sekolah (RLS). Analisa atas data sebaran Rata-Rata Lama Sekolah (RLS) dan Angka Melek Huruf (AMH) menunjukkan bahwa ketersediaan sarana prasarana, aksesibilitas dan kondisi social ekonomi berpengaruh pada peningkatan Rata-Rata Lama Sekolah (RLS) dan Angka Melek Huruf (AMH). Peningkatan yang cukup signifikan AMH dan RLS terjadi di wilayah perkotaan, sementara kondisi di wilayah pinggiran Kota akibat berbagai sebab mengalami perlambatan. Perkembangan Angka Melek Huruf (AMH) di Kota Makassar periode tahun 2013–2016 mengalami peningkatan setiap tahunnya. Angka Melek Huruf pada tahun 2015 adalah sebesar 96,6% meningkat sebesar 0,74% jika dibandingkan tahun 2016 yang sebesar 97,34 %.

6. Hubungan dan Interaksi Sosial Kota Makassar

Salah satu unsur budaya lokal yang juga merupakan bagian dari sistem kemasyarakatan Kota Makassar adalah nilai-nilai kekerabatan yang melekat pada masyarakat setempat. Nilai-nilai kekerabatan ini dapat dilihat pada empat aspek diantaranya: Pertama, perkawinan. Bagi masyarakat Makassar, perkawinan berarti siala (saling mengambil satu sama lain). Sebuah upacara penyatuan dua keluarga yang biasanya telah memiliki hubungan sebelumnya dengan maksud makin mempererat (ma'pasideppe' mabelae, yang berarti mendekatkan yang sudah jauh). Kedua, stratifikasi sosial/hierarki sosial. Mengacu pada bentuk kekerabatan yang lahir dari perkawinan. Berbeda dengan aspek pertama, aspek ini lebih

menekankan pada hasil perkawinan beda darah. Berdasarkan La Galigo dan mitos tentang nenek moyang, masyarakat Makassar hanya mengenal dua jenis manusia, yakni mereka yang “berdarah putih” (keturunan dewata) dan mereka yang “berdarah merah” mewakili golongan orang biasa dan rakyat jelata. Dalam konteks percaturan politik saat ini, banyak politisi yang menikahi golongan bangsawan atau rakyat biasa, dengan pertimbangan, orang tersebut memiliki pengaruh dan jaringan kekerabatan yang luas. Yang nantinya dapat dimanfaatkan pada saat pemilihan kepala daerah. Ketiga, kekuasaan yakni hubungan patron-klien. Jenis hubungan ini menunjuk pada keterikatan antara dua orang yang sebagian besar melibatkan persahabatan instrumental, dimana seseorang yang lebih tinggi kedudukan sosial ekonominya (patron) menggunakan pengaruh dan sumber daya yang dimilikinya untuk memberikan perlindungan atau keuntungan atau keduanya kepada orang yang lebih rendah kedudukannya (klien), yang pada gilirannya membalas pemberian tersebut dengan memberikan dukungan yang umum dan bantuan, termasuk jasa-jasa pribadi, kepada patron

Definisi tersebut, mengisyaratkan adanya hak dan kewajiban yang mendasari kuatnya hubungan antara seorang pemimpin (patron) dan pengikut (klien). Pernyataan masyarakat sebagai klien terhadap seorang patron, berarti pengakuan akan sebuah pengabdian yang tinggi terhadap patronnya. Pengabdian yang tinggi ini dimaknai sebagai bentuk kerelaan para klien untuk melakukan berbagai hal termasuk diantaranya pergi ke medan perang, atau untuk mengerjakan pekerjaan rumah tangga lainnya. Sebaliknya, seorang pemimpin akan memberikan perlindungan keamanan terhadap para pengikutnya, termasuk menjamin

kesejahteraan pengikutnya dengan menyediakan lahan, ternak atau alat dan komoditas lain yang dibutuhkan. Terkait dengan tingginya tanggung jawab yang diemban oleh seorang patron, dicontohkan bahwa bila sapi atau kuda seorang pengikut dicuri, tuannya akan berusaha menemukan kembali ternak itu dan menghukum pencurinya

Dalam kehidupan berkeluarga dan bermasyarakat, hubungan kekerabatan ini merupakan aspek utama. Selain karena dinilai penting oleh anggotanya, juga karena fungsinya sebagai struktur yang mendasari berbagai aspek kehidupan masyarakat Makassar, yang saling berkaitan dalam membentuk suatu tatanan sosial. Selain itu, hal yang juga tak kalah pentingnya dari hubungan kekerabatan ini adalah tercapainya derajat yang tinggi dalam sistem stratifikasi sosial.

Dalam interaksinya antara patron dan klien muncullah ekspresi kekerabatan yang melahirkan nilai-nilai kemanusiaan yang tumbuh dan berkembang dalam diri tiap individu. Nilai-nilai tersebut adalah Sipakatau (saling menghargai), Sipakalebbi (saling menghormati), Sipakainge (saling mengingatkan). Ketiga istilah ini mengandung makna filosofi yang sangat dalam dan dijadikan sebagai landasan dalam menentukan pola hubungan bermasyarakat. Dari filosofi inilah muncul tolak ukur, kaidah, norma dan etika, sehingga masing-masing individu bisa menakar, apakah kelakuan dan ucapannya bernilai etis dan tidak etis. Apakah ia masih menjunjung tinggi kekerabatan yang dimilikinya.

Perbuatan tidak etis adalah bentuk pengingkaran terhadap kekerabatan yang dimiliki seseorang. Dalam khasanah budaya masyarakat Makassar, pengingkaran seperti ini adalah aib, dan merupakan bentuk pelanggaran adat.

Pada pelaku akan dikenakan sangsi adat berupa ipaoppangi tana (raganya ditimbun tanah) yang berarti pula, kehadirannya sudah tidak diinginkan, bahkan raganya dianggap telah tiada/mati. Peristiwa semacam ini, dapat dilihat dalam kasus Andi Mallarangeng yang lewat komentarnya pada pilpres 2009 lalu. Akibat komentarnya tersebut, kalangan adat Sul-Sel (baca: Makassar) mengharamkannya untuk menginjakkan kakinya di Sul-Sel, bahkan ada yang menghalalkan darahnya.

Sipakatau memiliki makna adanya sikap saling memanusiakan antara satu dengan yang lain. Pada prakteknya, sikap ini tercermin dari adanya sikap saling mengakui segala hak-hak yang dimiliki seseorang, tanpa memandang status sosial, kondisi fisik, dan lain sebagainya. Masih serumpun dengan nilai Sipakatau, istilah Sipakalebbi adalah nilai kedua yang mengusung sikap hormat terhadap sesama. Nilai ini mengajarkan untuk senantiasa memperlakukan orang lain dengan baik dan memandang orang dengan segala kelebihanannya. Melalui nilai ini, maka seseorang tidak akan mencemooh orang lain karna suatu kekurangan yang dimilikinya, bahkan cenderung saling menjaga harga diri, begitupula dengan harkat dan martabat, dalam lingkungan sosial.

Selanjutnya, sebagai bentuk kepedulian sekaligus wujud upaya yang menunjukkan konsistensi dalam mengusung kedua nilai tersebut, masyarakat Makassar juga mengenal istilah Sipakainge. Sadar bahwa manusia adalah individu yang tidak lepas dari kekurangan dan kesalahan, maka nilai sipakainge hadir menjadi tuntunan bagi masyarakat bersangkutan untuk saling mengingatkan. Keberadaan nilai ini tidak menghendaki masyarakat dihinggapi sikap acuh ketika mendapati saudaranya di “persimpangan jalan”. Tiga sifat tersebut, sipakatau,

sipakalebbe, dan sipakainge menjadi nilai-nilai dasar dalam tata hubungan masyarakat Makassar.

Hingga kini, nilai-nilai tersebut masih terus tumbuh dan dijaga oleh penganutnya, tapi juga tidak lepas dari pengaruh perkembangan lingkungan sosial utamanya karena tumbuhnya komersialisasi dan perkembangan pasar yang menyebabkan ketidakpastian perekonomian yang dibawa oleh pemerintah kolonial. Meskipun demikian, beberapa tulisan dan Penelitian menyebutkan bahwa nilai-nilai kekerabatan itu masih kuat di kalangan masyarakat Makassar. Selanjutnya, pada uraian di bawah ini akan dikemukakan bagaimana nilai-nilai kekerabatan tersebut di representasikan dalam situs panyingkul.

Makassar sejak abad XIII adalah Kota dan masyarakat yang terbuka dengan orang-orang dan budaya dari luar. Serupa dengan Kota Yogyakarta saat, Makassar adalah Kota yang multikultur. Ia bisa dilacak dengan komunitas-komunitas yang bermukim didalamnya. Ada banyak pendatang yang bermukim dan menetap di Makassar sejak abad XIII hingga saat ini.

Sebuah Penelitian arkeologi juga berhasil menemukan sebuah situs makam keturunan Turki yang sudah ada sejak abad XIII. Hal ini mungkin terjadi, karena pada saat itu Makassar adalah Kota Bandar teramai dan maju yang menghubungkan Kota-Kota lain penghasil rempah-rempah di nusantara. Itulah sebabnya, di masa itu, Kota ini dicetak sebagai lokasi yang terbuka bagi semua kelompok. Tak heran, jika di Bontoala saat itu, bermukim berbagai etnis pendatang seperti Bugis, Jawa, Arab, Cina, India, dan Eropa. Bahkan pada abad XVII, Makassar dengan sangat terbuka memberikan ruang kepada beberapa etnis

pendatang seperti Melayu, Cina, Ambon, Belanda, Bugis, Jawa, dan Makassar untuk membangun koloni dan perkampungan sendiri di sekitar benteng Rotterdam.

Konsep sianang maranak (bentuk dan istilah dalam hubungan kekerabatan), konsep mana (hak waris), konsep taro tudangeng (strata dan etiket sosial), juga merupakan unsur budaya Bugis-Makassar dalam sistem kemasyarakatannya. Belum lagi konsep bati. Bati (Bugis), Bija (Makassar) secara harfiah berarti perilaku yang bernilai agung dan diwarisi seseorang dari leluhurnya. Kata abbatireng berarti seseorang yang memiliki pribadi atau kepribadian yang agung dan diwarisi dari leluhurnya paling tidak dari ayah atau eyangnya. Sebuah konsep adat sebagai patokan dalam menilai seseorang berdasarkan garis keturunannya. Seorang anak yang berkepribadian baik oleh masyarakat akan disanjung dengan perkataan “appang makessing memengsa ampena” (ia memang dari keturunan yang berkepribadian baik). Sebaliknya jika ia berkepribadian buruk maka ia akan dicerca dengan ungkapan “de’mana napubatiwi ambo’na” (sayang ia tidak menuruni sifat ayahnya). Begitupun jika ia berkepribadian buruk dan juga berasal dari keturunan yang berkepribadian buruk, maka ia dan leluhurnya akan dicerca pula.

Dalam hubungan rumah tangga, antara suami dan istri memiliki kesetaraan. Sepasang suami istri tidak hanya bersama dalam hubungan biologis semata, lebih dari itu dalam urusan ekonomi rumah tangga mereka mengenal konsep “siola refo”. Dimana seorang istri selain mendapatkan haknya dalam pemenuhan ekonomi, ia juga berkewajiban membantu sang suami, minimal

dengan ia menjadi penenun kain/sarung sutera untuk selanjutnya dijual. Dahulu, kecakapan menenun adalah syarat mutlak bagi seorang perempuan untuk dikatakan siap menikah.

Seperti telah diuraikan pada bagian awal bab ini, *pacce* adalah semangat dasar masyarakat Makassar dalam berhubungan dengan orang-orang sekitarnya. Dalam balutan *pacce* ini terdapat nilai-nilai solidaritas, toleransi, saling menghargai dan menghormati. Esensi *pacce* itu akan sangat jelas terlihat pada beberapa acara dan pesta adat. Pada acara memindahkan rumah misalnya, tidak kurang 200 orang akan berdatangan untuk urun tenaga memanggul rumah panggung sang empunya hajat. Tak perlu diundang, cukup berita dari mulut ke mulut mereka dipastikan akan datang. Tak ada upah yang harus disediakan empunya hajat. Cukuplah jajanan ringan seperti es pisang ijo atau *pallubutung*, sebagai pelepas dahaga.

7. Karakteristik Potensi

Fisik dasar yang terbentuk pada suatu wilayah akan merupakan suatu pembatas bagi pertumbuhan dan perkembangan wilayah tersebut. Karena seperti kita ketahui fisik dasar pada suatu wilayah dibentuk oleh bermacam-macam objek seperti; topografi, hidrologi, dan letak geografis. Kota Makassar yang akhir-akhir ini sudah menunjukkan adanya perkembangan yang relatif cepat perlu segera untuk ditangani mengenai pola penggunaan lahan dengan tujuan untuk menjaga kondisi fisik yang ada dari ancaman bahaya yang merugikan, seperti banjir dan lain-lain. Selain itu agar tetap terjaga kualitas lingkungan yang ada sekarang ini. Fisik dasar yang diuraikan pada sub bab ini

adalah dari segi fisik tanah, sumber-sumber alam, persyaratan fisik, geografis, dan tingkat aksesibilitas.

Iklm diKotaMakassar adalah iklim laut tropis dan iklim musim. Karena letak Makassar dikelilingi oleh laut olehnya iklim disini sangat dipengaruhi oleh lautan dan berlangsung bersamaan dengan iklim musim di daerah ini yaitu musim barat atau utara dan musim timur atau tenggara. Kedua musim ini diselingi oleh musim pancaroba yang merupakan transisi dari kedua musim tersebut. Musim barat umumnya berlangsung dari bulan Desember sampai dengan bulan Maret, sedangkan pada bulan April adalah masa transisi ke musim timur. Musim timur berlangsung dari bulan Mei sampai dengan bulan Oktober disusul oleh masa Pancaroba pada bulan November yang merupakan masa transisi ke musim barat.

8. Icon Kota Makassar

Kota Makassar merupakan kota terbesar di wilayah Indonesia Timur. Berbagai macam destinasi wisata yang dapat bisa kita kunjungi antara lain Benteng Rotterdam, Benteng Somba Opu, Monumen Mandala dan banyak lagi. Namun, salah satu destinasi icon Kota Makassar yang sangat fenomenal dikalangan masyarakat yaitu Pantai Losari. Pantai losari yang terletak di tengah-tengah Kota Makassar merupakan tempat yang sering dikunjungi oleh banyak orang, baik wisatawan lokal maupun mancanegara. Wisatawan yang berkunjung ke pantai ini dapat melihat pemandangan indah matahari terbit dan matahari terbenam. Selama menunggu pemandangan indah tersebut, kita dapat mencoba berbagai macam jajanan khas Kota Makassar seperti, pallu butung, pisang ijo, coto makassar, pisang epek dan sebagainya.

Kota Makassar juga dikenal dengan banyak ragam budaya. Ini juga bisa membuat daya tarik wisatawan untuk datang di Makassar makin meningkat, yang terbaru yakni Makassar International Eight Festival 2017 (Festival F8) yang digelar di Anjungan Pantai Losari, Makassar. Menampilkan ragam budaya yang ada di Makassar secara langsung dapat memacu pertumbuhan ekonomi Makassar dengan pemberdayaan ekonomi kreatif.



B. Hasil Penelitian

Kota Makassar adalah salah satu Kota metropolitan. Namun, dengan perkembangan tersebut juga terjadi berbagai polemik dimasyarakat. Dalam polemik tersebut, salah satu yang menjadi pusat perbincangan adalah konflik ataupun interaksi sosial dalam masyarakat tersebut. Dari hal tersebut, peneliti melakukan studi tentang konflik sosial sopir angkutan konvensional dengan kendaraan online Di Kota Makassar.

1. Interaksi Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online.

Interaksi sosial merupakan suatu fondasi dari hubungan yang berupa tindakan yang berdasarkan norma dan nilai sosial yang berlaku dan diterapkan di dalam masyarakat. Jika hanya fisik yang saling berhadapan antara satu sama lain tidak dapat menghasilkan suatu bentuk kelompok sosial yang dapat saling berinteraksi. Apabila dua orang bertemu, interaksi sosial dimulai pada saat itu. Mereka saling menegur, berjabat tangan, saling berbicara atau bahkan mungkin berkelahi.

Walaupun orang-orang yang bertemu muka tersebut tidak saling berbicara atau tidak saling menukar tanda-tanda, interaksi sosial telah terjadi, karena masing-masing sadar akan adanya pihak lain yang menyebabkan perubahan-perubahan dalam perasaan maupun syaraf orang-orang yang bersangkutan, yang disebabkan oleh misalnya bau keringat, minyak wangi, suara berjalan, dan sebagainya. Semuanya itu menimbulkan kesan didalam pikiran seseorang yang kemudian menentukan tindakan apa yang akan dilakukannya.

- a. Bagaimana tanggapan bapak sebagai sopir pete-pete dengan adanya grab sekarang?

Menurut Dg Jafar (45) selaku sopir pete-pete menyatakan bahwa :

“mengurangi pendapat sopir baru hari-harinya menerima kalau ada yang mau mendaftar jadi sopir grab. Kita dulu ambilki dulu izin sama pemerintah terkait baru beroperasi kayak taksi dulu waktu mau beroperasi. Yang jelas sekarang berkurang sekalimi pendapatan. Dulu disini di depan MP banyak sekali penumpang. Bagi saya sama sopir grab bagus-bagus ji interaksiku, tapi biasa juga ada sopir pete-pete atau taksi yang lain tidak senang kuliati kalau ada naliati grab ambil penumpang apalagi na langgarki rutanya yang sudah disetujui”.

Juga dikemukakan oleh Dg Naba (45) selaku sopir pete-pete bahwa:

“menurut saya mengurangi pendapatan makanya wajar kalau memang tarifnya harus disesuaikan. Karena kita yang sopir pete-pete susah cari penumpang kebanyakan orang memilih kendaraan online itu (grab) yang lebih murah”.

Berdasarkan hasil wawancara dari informan diatas, maka diperoleh informasi bahwa mayoritas tanggapan sopir pete-pete atau taksi dengan adanya kendaraan online (grab) di Makassar membuat pendapatan mereka berkurang atau menurun drastis. Ini disebabkan karena kebanyakan orang memilih kendaraan online (grab) karena dia merasa tarifnya lebih murah dan masyarakat sekarang ini lebih memilih yang praktis pelayanannya.

b. Dampak GRAB Terhadap Angkutan Umum Lainnya.

Angkutan umum di Kota Makassar memiliki banyak tipe termasuk angkutan yang banyak di Kota Makassar yaitu pete-pete, taksi, bentor angkutan beroda tiga yang mirip dengan becak tetapi menggunakan mesin sepeda motor. Banyaknya tipe angkutan umum di Kota Makassar membuat persaingan untuk mengambil penumpang. Angkutan umum khususnya untuk wilayah kota Makassar dan sekitarnya sudah memiliki masing-masing trayek untuk pengoperasian di seluruh Kota Makassar. Maka dari itu masyarakat tidak perlu khawatir ketika ingin menggunakan angkutan umum karena sudah memiliki kode-

kode trayek tersendiri dan aturan yang mengatur undangundang tentang transportasi angkutan umum.

Untuk masyarakat kota berhak memilih angkutan apa yang mereka pilih sesuai tujuan mereka serta soal keamanan dan kenyamanan. Kecanggihan teknologi saat ini membuat salah satu pengguna ojek membuat inovasi untuk memadukan kecanggihan teknologi internet dengan angkutan transportasi umum yang memudahkan masyarakat untuk mengakses melalui internet agar lebih mudah yang disebut angkutan online.

Hadirnya angkutan online di tengah masyarakat kota besar termasuk kota Makassar yang merespon baik karena mudah dan cepat serta menghindari kemacetan, selain itu ada juga yang tidak merespon baik kehadiran angkutan online selain pengemudi angkutan konvensional.

Seorang penumpang yang menggunakan angkutan umum konvensional petepete' yaitu Muliadi (19) yang berprofesi sebagai mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Makassar yang jarak rumahnya dengan kampus 20 km mengatakan sebagai berikut:

“lama maka juga naik pete-pete’, sejak masuk kuliah 2 tahun lalu, enak ji kurasa naik pete-pete’ ke kampus karena murah. Lebih murah kurasa naik pete-pete’ dari pada mau naik angkutan online atau GRAB karena mau jauh dekat di tau karena perkilo meter jaraknya na hitung kalau naik angkot jki 5000 ji, sama ji kalau pulang ka tetap 5000 ribu jadi sama total 10.000 ribu, na belum tentuka pulang naik pete-pete’ sempat ada teman ku atau siapa baik hati antar ka pulang toh. baru ribet ki kalau mau naik GRAB pesan online pi baru kalau panas, hujan tong baik kalau ada jas hujannya. mana lama menunggu. di tunggu pi datang kekampus na kalau pete-pete’ jalan keluar dapat mki pete-pete’. Baru lebih aman ji pete-pete karena banyak jki orang didalam jadi nda khawatir jaki”.

Penumpang angkutan umum yang sudah lama menggunakan angkutan konvensional di Kota Makassar yaitu Ibu Rusdiana (54) yang berprofesi sebagai penjual makanan nasi campur, mengatakan bahwa:

“Setiap hari itu saya berangkat ke pasar jam setengah enam subuh sudahnya salat subuh, naik ojek ka dulu untuk sampai keluar kompleks baru jaraknya 7 kilo meter dari rumah saya baru pergi mka ambil petepete’ pulangnye sampai lagi kompleks naik bentor, karena banyak na angkut barang ku kalau naik bentor ka sama pete-pete’ kalau GRAB sama ji motor toh na tidak bisa na bawakan barang ku. begitu ji juga teman-teman ku, baru murah ji”.

Dari hasil wawancara pengguna angkutan konvensional bahwa mereka memilih angkutan konvensional pete-pete’ karena lebih murah meskipun jaraknya ke lokasi tujuan jauh karena sudah memiliki trayek tersendiri dan faktor cuaca yang tidak menentu memilih mereka untuk menggunakan pete-pete’ agar terlindungi dari cuaca buruk. Adapun kehadiran angkutan online direspon baik oleh sebagian masyarakat di Kota Makassar, maka dari itu sebagian penumpang angkutan umum konvensional di Makassar beralih ke GRAB, selain itu banyak juga menggunakan jasa GRAB yang mereka pesan.

c. Tanggapan dari masyarakat dengan adanya kendaraan online.
Menurut Syamsidar (20) selaku masyarakat menyatakan bahwa :

“sejak adanya kendaraan online (grab) saya semakin dimudahkan dalam bekerja. Selain harganya yang relatif murah, grab juga sangat mudah diakses. Saya hanya tinggal memesan lewat aplikasi HP kemudian saya dijemput”.

Hal yang sama juga dikatakan oleh Sartika (30) yang sehari-hari menggunakan grab ke kantornya.

“Murah sekali tarifnya ,saya bisa istirahat dalam perjalanan menuju ke kantor, meskipun saya memiliki kendaraan pribadi tapi saya lebih memilih menggunakan jasa grab yang menurut saya lebih nyaman dan aman”.

Hal yang senada juga dikatakan oleh Muhammad Asdar (25) menyatakan bahwa:

“menggunakan grab saya rasa lebih memberikan rasa aman dan nyaman, karena jelas siapa sopirnya bahkan saya bisa mengetahui kalau terjadi sesuatu bisa langsung menghubungi sopir tersebut yang mengantar saya kemudian lebih murah juga tarifnya”.

Salah satu penumpang yang beralih ke angkutan online GRAB yaitu Andi (23) seorang tukang bengkel yang tinggal di Kompleks Antang Raya, yang menggunakan jasa angkutan online ketika ada keperluan, baik diantarkan ke suatu tempat atau diantarkan sesuatu berupa makanan atau pesanan barang untuk diantarkan, mengatakan:

“layanannya mudah tidak perlu mki repot-repot keluar cari angkot kalau rusak motor ku atau ojek cukup pesan pakai internet saja toh, baru itu enakny terjamin ji barang yang kita pesan rugi kalau tidak dimanfaatkan itu internet”.

Adapun di kalangan mahasiswa menyukai layanan ojek online yaitu Ardiansyah (23) salah satu mahasiswa UIN Alauddin Makassar di Samata Gowa:

“saya kalau pesan ka GRAB suruh antar kekampus jka karena kalau naik pete-pete’ ki jauh kalau keluar ambil pete-pete’, lebih baik pesan GRAB baru masuk ke rumah ku baru jemput ka. kadang rusak motor ku tidak mau bunyi jadi itu biasa ka pesan kalau mau kekampus”.

Wawancara di atas menjelaskan bahwa ketertarikan penumpang GRAB yang awalnya penumpang angkutan konvensional menerima baik kehadiran ojek online dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi di era modern ini. Kelebihan dari angkutan online yang menawarkan angkutan dan berbagai bidang jasa akan

semakin lama membuat penumpang angkutan konvensional beralih ke angkutan online yang teregulasi sesuai undang-undang 22 Tahun 2009.

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan diatas, maka diperoleh informasi bahwa sebagian masyarakat merasa diuntungkan dengan adanya GRAB di Makassar karena lebih mudah, murah, dan cepat. Tingkat kepercayaan masyarakat dalam menggunakan transportasi online khususnya grab meningkat. Yang mana biasanya masyarakat menggunakan jasa angkutan konvensional karena beberapa alasan terutama masalah keamanan sehingga masyarakat lebih memilih grab sebagai moda transportasi sehari-harinya dalam beraktivitas. Ini menandakan kehadiran GRAB di Makassar sangat didukung oleh masyarakat.

d. Bagaimana interaksi atau komunikasi sopir pete-pete dengan driver grab sendiri ?

Menurut Dg Ramli (35) yang ditemui disela-sela istirahatnya didekat Mall Panakukkang selaku sopir pete-pete menyatakan bahwa :

“Disini itu (Jl Pengayoman) banyak sekali kendaraan yang berplat hitam atau putih (mobil baru) semua itu grab yang parkir di pinggir jalan tunggu penumpang. Kalau kuliati itu turun dari mobilnya baru naliatka juga tidak senyum-senyumki itu. Karena biasa memang kuteriaki atau kusuruh pergi dari sini, malahan sudahka dulu hampir baku hantam disini coba tidakada petugas keamanan Mall Panakukkang mungkin sudah baku hantam maka itu”.

Juga dikemukakan oleh Dg Tudeng (37) menyatakan bahwa :

“Selama ini saya perhatikan teman-teman sopir pete-pete terbatas interaksinya atau komunikasinya. Baru kebanyakanji juga sopir pete-pete beralih ke grab jadi tidak enakki juga dirasa bertengkar. Tapi begitumi kalau ketemuki buang muka mami orang kah kecewa juga kita, interaksi ta juga terbatasmi tidak kayak dulumi”.

Berdasarkan hasil uraian diatas, dapat diketahui bahwa interaksi yang terjalin di antara kedua pihak dalam hal ini sopir pete-pete tidak berjalan dengan baik, harmonis atau lancar. Karena disebabkan perasaan kecewa dari sopir pete-pete terhadap adanya kendaraan online (grab) tersebut. Sehingga dalam kehidupan bermasyarakat ini merupakan perbuatan tidak patut dicontoh karena perlu kita ketahui bahwa manusia itu hidup dengan saling membantu sesamanya. Manusia memerlukan interaksi atau hubungan yang baik.

Menurut Dg Jafar (45) menyatakan bahwa:

“Kita bersaing secara sehat karena sama-sama jaki mencari kebutuhan hidup sehari-hari, menafkahi keluarga. Kalau beginimi sekarang banyak sekali kendaraan online itu pendapatan saya berkurang”.

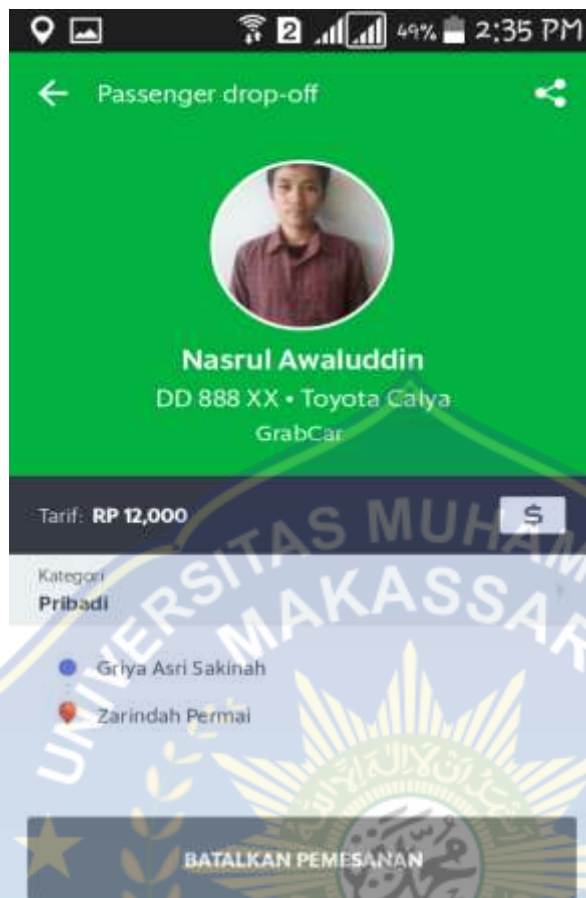
Hal yang sama juga dikemukakan oleh Dg Naba (45) menyatakan bahwa:

“selama ada itu grab pendapatan saya berkurang. jangankan kebutuhan sehari-hariku, bensin mobilku saja susah kubelikan kodong karena itu kurang didapat”.

Sementara itu, salah satu pengemudi transportasi online (GRAB) Nasrul

Awaluddin (25) mengemukakan bahwa :

“tidak mempermasalahkan jika para sopir angkutan konvensional ingin melakukan demonstrasi tetapi tidak dengan anarkis yang bisa berujung dengan bentrok ataupun konflik. Pastimi akan berbuat semacam demo itu karena mengeluh mengenai pendapatannya yang banyak berkurang setelah ada kehadiran GRAB. Tapi itu semua kini ada dipihak pemerintah selaku orang ketiga dari persoalan ini. Sebab, yang buatki itu aturan dan hukum adalah pemerintah. Malahan menurut saya dengan kehadiran GRAB di Kota Makassar membantu pemerintah menciptakan lapangan pekerjaan bagi yang belum memiliki pekerjaan”.



Gambar 4.4. Driver Grab.

Disisi lain Jamaluddin (45) yang juga sebagai driver GRAB menepis kalau dirinya tidak membayar pajak kendaraan yang digunakan, mengatakan bahwa :

“saya tidak pernah lalai membayar pajak kendaraan yang saya gunakan. Bahkan nominal yang dipungut oleh perusahaan transportasi online itu berkisar Rp.170 ribu- Rp.180 ribu setiap minggunya. Itu dari satu pengemudi, belum pengemudi lainnya. Dia pun bercerita bahwa menjadi pengemudi GRAB semakin bekerja keras, karena jumlahnya semakin banyak. Sekarang saya harus bekerja selama 15 jam sehari untuk bisa mencapai target perusahaan per minggunya. Jadi, kami turut merasakan kesulitan juga”.



Gambar 4.5. Driver Grab.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, maka diperoleh informasi bahwa eskalasi dan deeskalasi terjadi dikedua belah pihak serta dapat diketahui semenjak kendaraan online beroperasi, mereka sopir angkutan konvensional merasa dirugikan karena pendapatan mereka berkurang serta mempengaruhi kebutuhan sehari-harinya. Mereka tidak memiliki keinginan untuk ikut bekerja dengan perusahaan transportasi online. Oleh karena itu, penyebab inilah yang menurut mereka dapat menimbulkan konflik sosial. Sedangkan para pengendara transportasi online sangat berguna untuk masyarakat dan mereka pun bisa mendapat keuntungan yang lebih banyak. Disisi lain para driver GRAB juga

mengalami kesulitan karena makin banyaknya jasa GRAB di Kota Makassar membuat mereka saling bersaing dan bekerja keras antara sesama driver untuk mencapai target yang telah ditentukan oleh perusahaan kendaraan online tersebut. Mengenai pajak, mereka juga tidak lalai dalam membayar pajak kendaraan seperti apa yang mereka katakan diatas.

2. Faktor Penyebab Konflik Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online Di Kota Makassar.

Terjadinya konflik disebabkan adanya pihak yang dirugikan. tindakan salah satu pihak mungkin dianggap merugikan yang lain atau masing-masing pihak merasa dirugikan pihak lain sehingga seseorang yang dirugikan merasa kurang enak, kurang senang atau bahkan membenci. Konflik biasanya di beri pengertian sebagai satu bentuk perbedaan atau pertentangan ide, pendapat, faham, dan berbagai kepentingan di antara dua belah pihak atau lebih yang ada dalam masyarakat. Pertentangan ini biasanya berbentuk pertentangan fisik dan non- fisik, yang pada umumnya berkembang dari pertentangan non fisik menjadi benturan fisik, yang biasa berkadar tinggi dalam bentuk kekerasan (*violent*), bisa juga berkadar rendah yang tidak menggunakan kekerasan (*non- violent*).

Manusia adalah makhluk sosial yang tidak dapat hidup sendiri dan saling ketergantungan antar satu dengan yang lain. Untuk dapat menyampaikan maksud dan tujuannya maka manusia perlu berkomunikasi. Era globalisasi sekarang ini yang didukung oleh pesatnya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya teknologi transportasi, telah menghadapkan dunia pada era informasi dan teknologi serta komunikasi. Berbagai produk teknologi bermunculan sebagai alat penyebaran informasi dan berkomunikasi serta transportasi.

Salah satu alasan penyebab terjadinya konflik antara sopir angkutan konvensional dengan kendaraan online yaitu masalah persoalan regulasi tarif kedua transportasi tersebut. Sehingga penyebab tersebut bisa jadi menyebabkan konflik diantara keduanya.

Menurut Dg ramli (35) menyatakan bahwa:

“dia itu tarifnya tidak tetap karena tidak diatur oleh pemerintah sedangkan kita sopir pete-pete diatur oleh pemerintah. Harusnya berplat kuning juga”

Hal yang sama juga dikemukakan oleh Dg Tudeng (37) bahwa:

“tarifnya murah makanya banyak sukaki. Kita sopir pete-pete merasa dirugikan, berkurang pendapatan ta kodong. Dia tidak menyetor ke pihak berwajib. Pajak kendaraannya saja dia bayar sedangkan kita banyak mau dibayar”

Berdasarkan hasil wawancara dari responden diatas dapat diketahui bahwa salah satu penyebab konfliknya bisa terjadi karena regulasi tarif yang digunakan oleh kendaraan online tidak diatur dalam UU dinas perhubungan atau pemerintah. Tarifnya itu sudah diatur oleh penyedia jasa transportasi online tersebut tergantung jarak ini membuat sopir pete-pete merasa sangat dirugikan sekali. Ada tiga hal krusial yang diatur untuk transportasi online di permenhub dan berimbas pada konsumen atau pengguna mengenai tarif bawah dan tarif atas, kouta jumlah transportasi online dan juga yang masih diperdebatkan masalah jam operasional. Dimana konsumen selama ini merasa dimanjakan dengan kehadiran transportasi online tersebut yang memberikan tarif cukup murah.

Menurut Dg. Jafar (45) bahwa:

“diselesaikan cepat supaya tidak terjadi konflik yang semakin besar. Harus jelas regulasinya itu grab bagaimana karena sama-sama alat transportasi, yang membedakan itu kah dia transportasi online sedangkan saya pete-pete”.

Dan juga didukung oleh pernyataan Dg Naba (45) bahwa:

“harus pakai plat kuning, bayar pajak seperti kendaraan pete-pete kita ini, jadi jelas juga aturannya bagaimana”.

Sementara itu Muh Khaerul (27) mengatakan bahwa :

“saya tidak memperlakukan kalau sopir pete-pete melakukan demonstrasi tapi tidak dengan anarkis atau menahan pengendara grab kemudian dipukuli. Namanya juga pekerja, kita mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Kalau saran saya untuk sopir pete-pete, kalau berkurang pendapatanta masuk maki di grab juga kalau gara-gara ituji saja baru memunculkan konflik. Saya saja jadi driver grab kurentalji ini kendaraan berbulan. Jadi kalo mauki juga masuk maki di grab, nabiar bukan kendaraan pribadi”.



Gambar 4.6. Driver Grab.

Ini menunjukkan bahwa permintaan sopir pete-pete agar kiranya regulasi kendaraan online yang beroperasi diperjelas aturannya karena selain regulasi tarif

yang menjadi faktor penyebab konflik juga masalah pendapatan disebabkan semenjak keberadaan grab pendapatan mereka berkurang drastis. Dimana pendapatan mereka dulunya bisa menutupi segala kebutuhan sehari-harinya sedangkan sekarang sangat susah untuk mendapatkan pendapatan seperti dulu.

a. Dampak GO-JEK terhadap pendapatan angkutan konvensional sejak pengoperasian aplikasi online di Kota Makassar.

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

Angkutan online GRAB menguasai dan merambat segala titik daerah beroperasi pendapatan dan setoran bersumber dari konsumen langsung adanya online, tempat pangkalan angkutan pusat perbelanjaan dan kampus. Mereka mengenakan tarif murah tetapi berdasarakan SK dari pemerintah. Sedangkan regulasi kelayakan pengoperasian mereka belum di izinkan.

Salah satu pengendara transportasi angkutan yang beroperasi di daerah kompleks atau sekitar perumahan yang menggunakan alat transportasi konvensional, yaitu Dg. Lalli (59) mengemukakan bahwa :

“Tidak ada mi sama sekali penumpang kasihan kadang 1 hari itu 6 penumpang yang bisa saya dapat tapi waktunya ada GRAB penumpang ku

mungkin sekitar 2 atau 3 kadang tidak menentu. kurang tahu juga pengaruh GRAB atau bukan. begini mi kasihan pendapatan kahyang biasanya 50 ribu kadang 20 ribu ku dapat. Tapi kurang-kurang mi kurasa pendapatan ku”.

Keresahan pengendara angkutan didalam kompleks atau perumahan merasakan kalau GRAB bukan salah satu transportasi yang mempunyai regulasi untuk mengambil penumpang disembarang tempat setidaknya tidak memasuki wilayah perumahan atau kompleks karena sudah bagiannya masing-masing darisetiap pengendara angkutan. Hasil wawancara salah satu sopir angkutan konvensional yaitu Dg. Ramli (35) mengemukakan bahwa :

“Dulu waktu ada kendaraan online atau GRAB penumpang yang keluar di rumahnya menunggu mi pinggir jalan lumayan banyak atau datang i di pangkalan, memang nda’ terlalu berpengaruh tetapi kalau mau dirupiahkan na ambil tong sedikit-sedikit pendapatan ta’ artinya mereka mengambil sesuap nasi kami ta’ kodong kan yang begitu ada mi masingmasing jatahnya yah, nda jadi masalah ji sebenarnya tidak terlalu mengganggu ji juga tapi yah dari pemerintah ji bagaimana maunya rakyat biasa jki kodong dari pemerintah ji lagi”.

Pengambilan lahan di kompleks atau perumahan cukup dirasakan oleh sebagian pengendara angkutan transportasi kecil tersebut. Pengambilan penumpang diberbagai tempat harus memiliki izin agar tidak memicu persoalan pengambilan penumpang oleh angkutan umum lainnya. Memang kasus seperti ini menjadi pro dan kontra Tetapi hal tersebut tidak juga dirasakan oleh pengendara angkutan konvensional.

Hal yang senada juga dikemukakan olehdaeng Sunu (60) bahwa :

“Nda tonji pak, nda terlalu berpengaruh ji teman-teman ku biasa-biasa ji kalau ada i GRAB. nda bagaimana-bagaimana ji. Tidak tonji kalau lewat baru ada ki mau na ambil penumpang ta’ lewat ji tidak na ambil ji penumpang ta’, itu ji kalau memaksai suruh naik di motor na, na berkelahi ki kalau begitu. karena orang di sini na suka ji naik pete-petebahkan anjo

anggota dewan mau tonji naik pete-pete ku saya di sini hampir mka 30 tahun angkut penumpang tapi kalau mau kejalan raya nda beranika ka pasti di tilang ki. Penghasilan biasa ku dapat 1 hari 60 ribu kadang 20 ribu kalau hari-hari libur orang disini na kenal semua jka biar kaya naik tonji pete-pete ku, kalau mau ku antar i, kalau ojek ada tong juga tempatnya lain i. na hargai jki juga karena sama-sama jki cari uang. kalau masalah GRAB nda ji kalau ada mi penumpang ta didepan baru mau i na lambung nda bisa itu tapi selama ini nda ada ji”

Wilayah pengambilan penumpang untuk kota Makassar sudah memiliki izinmasing-masing trayek atau jalur yang ditentukan oleh pemerintah dan dinas perhubungan. Angkutan penumpang konvensional di jalan raya yang sudah memiliki masing-masing trayek yang diatur oleh pemerintah dan aturan dari dinas perhubungan kota Makassar. Izin tersebut jika dilanggar karena akan mendapatkan sanksi dari pihak dinas perhubungan dan kepolisian. Jadi penghasilan angkutan umum yang beroperasi di jalan raya sudah bergantung ke penumpang masing-masing.

Hasil penelitian diperoleh nilai indeks pendapatan dari angkutan umum pete’-pete’ di kota Makassar Metro 34,33 % yang masuk kriteria kurang pendapatan, nilai indeks pendapatan kendaraan lain yang tidak beroperasi di jalan umum 20,62 % yang masuk kriteria kurang pendapatan dan nilai indeks pendapatan angkutan umum di Terminal Makassar 34,31 % yang masuk kriteria atas kinerja pelayanan di terminal. Untuk ditingkatkan kinerjanya antara lain waktu menunggu kedatangan dan keberangkatan angkutan umum, sistem informasi pelayanan.

Salah satu informan dari angkutan massal yaitu Dg. Jafar (45) sopir pete-pete’ yang beroperasi disekitaran wilayah Mall Panakukkang Kota Makassar yang sebelumnya bekerja sebagai sopir truk yang kemudian beralih menjadi sopir pete-

pete' mulai tahun 2004 karena upah dari mejadi sopir pete-pete' lebih besar dari pada sopir truk, keluhan dari Yuda tentang angkutan online GRAB mengemukakan bahwa :

“sebenarnya nda jadi masalah ji kalau angkutan online itu beroperasi di setiap sudut kota Makassar, tetapi surat izinnya itu harus ada dan ikut aturan pemerintah, karena setiap aturan itu kode etiknya. yah masalah pendapatan tidak terlalu masalah ji tp itu tommy wilayah yang mereka datang untuk mengambil penumpang kadang membuat risih tong jaki, sampai-sampai masuk wilayah kampus juga itu membuat kita para sopir angkot merasa resah tong ki karena saya rasakan ji juga. kalau masalahcepat 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”.

Transportasi angkutan yang memiliki regulasi dan standar kelayakan beroperasi, sedangkan pengoperasian angkutan online berdasarkan jumlah unit individual. Secara kebebasan tidak ditentukan jumlah unit atau tidak ketentuan batasan, maka dari itu perusahaan angkutan online termasuk GRAB merupakan angkutan yang beroperasi belum mengantongi izin-izin prinsip dan izin usaha serta surat dari persetujuan dari BKPM dan persetujuan Gubernur belum menyetujui izin yang sah untuk kelayakan turun di jalan raya. Jenis armada dalam hal ini tidak ada ketentuan armada serta status pengemudi mitra kerja.

Hubungan jangka panjang belum terjadi sejak keberadaan angkutan online ini. Salah satu angkutan mitra kerja yaitu taxi bosowa konvensional yang jumlah unitnya ada 700 memiliki KIR(kelayakan izin registrasi) uji kelayakan serta nomor ketika ada kesalahan serta batas operasi kelayakan kendaraan lima tahun. Sopir taxi Bosowa Rafihuddin (47) yang sebelumnya bekerja sebagai marketing produk lebih memilih pekerjaan sopir taxi Bosowa karena keuntungan dari sopir taxi

cukup lumayan menghidupi kehidupannya dibandingkan bekerja sebagai marketing produk, keluhan dari bapak Rafihuddin tentang angkutan online:

“jujur, 50% penurunan untuk tahun ini, kenapa saya mengatakan seperti itu kita lihat mi. angkutan online dimana-mana termasuk GRAB berkeliaran dimana-mana mengambil penumpang sana-sini. Sebenarnya kita sebagai angkutan massal ini sudah resah cuma kita hanya bisa terdiam melihat itu semua, kita tidak bisa asal bergerak karena kita terikat mitra kerja serta waktu yang ditentukan. Pemerintah harus melihat ini dan turun ke jalan jangan hanya seolah tutup mata, harapan saya semoga pemerintah lebih tegas lagi karena agar kita di dunia transportasi angkutan ini bersaing sehat”.

Salah seorang ketua angkutan taxi regular konvensional Bapak Burhanuddin (54) yang menolak kehadiran GRAB, mengatakan:

“semua yang berbasis online itu atau perusahaan yang mengelola aplikasi online itu harus ikut aturan pemerintah dan harus mempunyai regulasi, murah dan cepat disitu keunggulannya angkutan itu disisi lain kita tidak tahu dampaknya karena mereka sifatnya individual tidak terikat. Tidak ada juga kontribusi dari pemerintah ini dan ancaman pendapatan untuk angkutan konvensional termasuk angkutan massal taxi ikut juga merosot sehingga konsumen yang awalnya tertarik konvensional kemudian beralih ke online itu sangat merugikan. kenapa demikian itu tadi konsumen lebih akhirnya angkutan konvensional turun pendapatannya dan kurang pun kontribusi untuk pemerintah. pemerintah harus lebih tegas lagi karena demo kemarin yang kami lakukan adalah peringatan pertama”.

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

1. Dampak Kehadiran GRAB Membuat Konflik Terhadap Angkutan Konvensional.

Aksi demo yang dilakukan angkutan Konvensional di depan gedung DPRD Provinsi Sulawesi Selatan yaitu angkutan taksi dan 'pete-pete'. Sekitar 15.000 sopir gabungan yang aksi mogok kerja ini protes dengan munculnya kendaraan online yang mengakibatkan angkutan umum berpelat kuning terancam kehilangan pekerjaan.

Aksi demo yang dilakukan sopir konvensional membuat keributan akibat ketidakpastian hasil keputusan untuk pemberhentian angkutan online termasuk GRAB. Keterkaitan operasional angkutan online itu ditanggapi ketua organisasi angkutan darat (ORGANDA), dalam wawancara kepada Bapak Senal Abidin (52) saat aksi demo para sopir angkutan konvensional (seluruh angkutan yang teregulasi di Kota Makassar), mengatakan sebagai berikut:

“yang saya sayangkan surat edaran yang sudah di edarkan kepada pemilik perusahaan angkutan online ini, tidak direspon baik artinya mereka juga menolak aturan ini, nah dari situ sopir-sopir angkutan konvensional sangat marah dan melakukan mediasi terhadap pihak yang terkait agar secepatnya ikut aturan ini, maka dari itu akan ada 15 ribu sopir dan 10 ribu angkutan akan berhenti di jalan. Mereka akan demo lebih besar-besaran kalau sampai tidak ada respon balik pemerintah dalam 2 minggu ini”.

Pernyataan ketua ORGANDA kota Makassar tersebut bahwa jika aksi para sopir angkutan konvensional tersebut tidak direspon secepatnya maka akan melakukan demo yang lebih besar dengan melibatkan angkutan konvensional selain taksi dan 'pete-pete' yang beroperasi di Kota Makassar. Masalah sosial adalah fenomena yang selalu dijumpai dalam kehidupan masyarakat. Oleh sebab itu apabila sejumlah penyandang masalah sudah ditangani tidak berarti masalah sosial menjadi hilang, karena masih terbuka munculnya penyandang baru.

Masalah sosial antarkelompok masyarakat yang menimbulkan persaingan akibat gejala modernisasi dalam ilmu teknologi dalam pembangunan masyarakat Indonesia dengan adanya alat transportasi yang lebih maju, serta teknologi dan informasi.

Masalah seperti ini akan menimbulkan persaingan yang dapat menimbulkan konflik, seperti munculnya aplikasi layanan onlinetransportasi GRAB yang belum teregulasi dalam mengambil penumpang di jalan. Kehadiran GRAB menimbulkan polemik sendiri. GRAB menjadi pesaing langsung dari angkutan konvensional. GRAB dianggap merebut lahan angkutan umum dalam kompleks atau perumahan bahkan sampai ke angkutan transportasi konvensional yang mempunyai regulasi untuk operasi di jalan raya, sehingga tidak menutup kemungkinan driver GRAB di pukul atau di keroyok oleh angkutan lainnya. Bahkan GRAB juga disebut sebagai moda transportasi yang tak berizin dan liar. Saat ini adalah GRAB dianggap sebagai bentuk kapitalisme baru dari angkutan konvensional dan angkutan lainnya.

C. Pembahasan Penelitian

1. Interaksi Sosial Sopir Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online.

Manusia sebagai makhluk sosial dalam kehidupannya pada dasarnya dalam untuk memenuhi kebutuhan hidup dan mempertahankan hidupnya membutuhkan manusia lain di sekelilingnya. Atau dengan kata lain bahwa dalam hidupnya manusia tidak terlepas hubungannya dengan manusia lainnya, sehingga hubungan antar manusia tersebut merupakan kebutuhan objektif.

Menurut saya sebagai peneliti, Sikap tidak hanya mempengaruhi perilaku nyata melainkan bisa menghambat persepsi ketika seorang menerjemahkan setiap peristiwa yang tergantung maknanya kepada predisposisi tersebut. Inilah yang terjadi dimana mayoritas tanggapan sopir pete-pete atau taksi dengan adanya kendaraan online (GRAB) di Kota Makassar membuat pendapatan mereka berkurang atau menurun drastis. Ini disebabkan karena kebanyakan orang memilih kendaraan online (GRAB) karena dia merasa tarifnya lebih murah dan masyarakat sekarang ini lebih memilih yang praktis pelayanannya. Disisi lain interaksi yang terjalin diantara kedua pihak dalam hal ini sopir pete-pete tidak berjalan dengan baik, harmonis dan lancar. Karena disebabkan perasaan kecewa dari sopir pete-pete terhadap adanya kendaraan online (GRAB) tersebut. Sehingga dalam kehidupan bermasyarakat ini merupakan perbuatan tidak patut dicontoh karena perlu kita ketahui bahwa manusia itu hidup dengan saling membantu sesamanya. Manusia memerlukan interaksi atau hubungan yang baik.

Konsep eskalasi menggambarkan proses, dengan dimensi waktu yang berbeda. Proses eskalasi konflik itu dapat tercermin dari siapa dan jumlah pihak yang terlibat dalam konflik, cara berkonflik (perilaku, sarana, dll) dan isu konflik. Pada eskalasi hubungan pada tingkat yang paling akrab yang ditandai oleh pertukaran yang stabil dengan ciri-ciri saling keterbukaan dan mengenal pribadi masing-masing. Hal ini disebabkan karena masyarakat yang bersangkutan pada proses perkenalannya tidak atau kurang memanfaatkan tahapan hubungan atau interaksi.

Tahap eskalasi biasanya merupakan tahap yang relatif lama. Pada tahap ini perlawanan menjadi nyata dan masing-masing berusaha untuk mencapai tujuannya, meningkatkan usaha-usaha mereka dengan memperkuat sarana-sarana yang mereka gunakan dan mengumpulkan dukungan-dukungan. Pada awalnya cara-cara yang digunakan bersifat persuasif dan bisa jadi menjanjikan hasil yang menguntungkan, namun demikian dapat saja terjadi bentuk kekerasan atau paksaan digunakan walaupun halus. Sehingga dampak dari konflik sopir konvensional dengan kendaraan online berdasarkan teori eskalasi mengarah pada sisi negative yang lebih besar.

De-eskalasi terjadi setelah jangka waktu yang bervariasi dari tahap eskalasi dan biasanya terjadi pada setiap pertikaian. Faktor yang mempengaruhinya beragam baik internal pada pihak-pihak yang berkonflik ataupun kondisi eksternal. Kondisi-kondisi yang mengarah pada de-eskalasi adalah

- a. Melemahnya upaya meneruskan perlawanan
- b. Cara-cara yang tidak memaksa ; berubah cara pandang mengenai hubungan, saling pengertian, tumbuhnya saling ketergantungan, membangun kepercayaan, perubahan salah satu pihak yang berkonflik (perubahan kepemimpinan, peraturan dan lain-lain) juga peran perantara.
- c. Kerangka waktu dalam menyelesaikan konflik (jangka pendek atau jangka panjang).
- d. Kondisi sosial, ekonomi, ideologi dan demografi.

Perantara atau pihak ketiga (dari luar) dapat memberikan sumbangan berarti dalam mencapai tahap de-eskalasi, yakni dalam (1) mengatur hal-hal yang

berkenaan untuk mengakhiri konflik (2) membagi sumberdaya yang ada (3) memberikan legitimasi pada opsi-opsi baru (4) membantu mengimplementasikan dan menjaga kesepakatan yang telah dicapai. Berkaitan dengan de-eskalasi maka konflik sopir konvensional dengan kendaraan online kebanyakan hanya berlaku di bagian (b) dan (d).

Perlu juga diketahui bahwa sebagian masyarakat merasa diuntungkan dengan adanya GRAB di Makassar karena lebih mudah, murah, dan cepat. Tingkat kepercayaan masyarakat dalam menggunakan transportasi online khususnya grab meningkat. Yang mana biasanya masyarakat menggunakan jasa angkutan konvensional karena beberapa alasan terutama masalah keamanan sehingga masyarakat lebih memilih grab sebagai moda transportasi sehari-harinya dalam beraktivitas. Ini menandakan kehadiran GRAB di Makassar sangat didukung oleh masyarakat. Namun banyak juga dari kalangan masyarakat yang masih menggunakan angkutan konvensional karena mereka merasa lebih murah meskipun jaraknya ke lokasi tujuan jauh karena sudah memiliki trayek tersendiri dan faktor cuaca yang tidak menentu memilih mereka untuk menggunakan *pete-pete* agar terlindungi dari cuaca buruk.

Dalam menanggapi interaksi sosial, selain Simmel dapat pula dikemukakan di sini pendapat dari Robert K. Merton, yang menjelaskan bahwa interaksi sosial itu terbentuk karena adanya kesamaan tujuan dan makna dari interaksi tersebut. Dikemukakan bahwa tujuan dan makna adalah inti (*core*) dari interaksi sosial, yang memberikan bobot pada interaksi yang dikembangkan. Semakin banyak kesamaan tujuan dan makna yang dikembangkan, makin besar

bobot interaksi yang dikembangkan, ada beberapa pilihan yang dimungkinkan untuk individu bertindak dalam konteks interaksi bila interaksi yang dilakukan tidak berkembang. Di mulai dari toleransi yang paling rendah yaitu melakukan perbaikan pada diri sendiri, merupakan sesuatu yang arif yang dikembangkan manusia. Kemudian baru disertai dengan upaya untuk mencari pembenaran pada sesuatu yang agung di luar dirinya. Upaya lain yang dilakukan setelah kegagalan adalah adanya kecenderungan manusia untuk mengambil langkah tidak memperbesar pertentangan dengan cara menarik diri dari jaringan interaksi. Tindakan ini menunjukkan bahwa manusia memiliki sifat dasar untuk menghindari diri dari resiko benturan dengan orang lain yang sekaligus menonjolkan eksistensi diri.

Atas dasar uraian tersebut, maka dapatlah dikatakan bahwa tindakan dalam berinteraksi pada suatu masyarakat khususnya sopir pete-pete dengan kendaraan online (GRAB) dibentuk oleh sistem nilai budaya yang tercermin dalam karakteristik kelompok masyarakat dan persepsi atau sikap yang hidup dalam masyarakat itu.

Jadi dapat diartikan bahwa dari hubungan interaksi tersebut tingkah laku individu/masyarakat dalam hubungannya dengan individu/masyarakat lainnya maupun lingkungannya menghasilkan akibat-akibat atau perubahan dalam berbagai faktor yang dapat menimbulkan perubahan terhadap tingkah laku. Sehingga terdapat hubungan fungsional antara tingkah laku dengan perubahan yang terjadi dalam lingkungan pelaku interaksi, yang lambat laun akan memunculkan pengaruh baik yang bersifat positif ataupun negatif.

Dimana pengaruh yang sifatnya positif bisa saja bermuara pada pembentukan rasa kebersamaan/solidaritas diantara anggota masyarakat, yang mana ikatan kebersamaan/ solidaritas tersebut dapat dijadikan suatu kekuatan baik dalam menghadapi lingkungan pekerjaan maupun dalam menjalankan kehidupan sehari-hari sebagai anggota masyarakat. Dengan kata lain bahwa pada dasarnya interaksi sosial diposisikan sebagai kunci dari semua kehidupan sosial.

2. Faktor Penyebab Konflik Angkutan Konvensional Dengan Kendaraan Online.

Konflik Menurut kamus besar bahasa Indonesia, konflik adalah percekocokan, perselisihan dan pertentangan. Konflik berasal dari kata kerja bahasa latin yaitu *configure* yang berarti saling memukul. Secara Sosiologis konflik diartikan sebagai proses sosial antara dua orang atau lebih (bisa juga kelompok) dimana salah satu pihak berusaha menyingkirkan pihak lain dengan menghancurkan atau membuatnya tidak berdaya.

Konflik senantiasa ada dalam kehidupan masyarakat sehingga konflik tidak dapat dihilangkan tetapi hanya dapat diminimalkan. Konflik adalah pertentangan antar anggota masyarakat yang bersifat menyeluruh dalam kehidupan. Dan merupakan gambaran tentang terjadinya percekocokan, perselisihan, ketegangan atau pertentangan sebagai akibat dari perbedaan-perbedaan yang muncul dalam kehidupan masyarakat, baik secara individual maupun perbedaan kelompok. Perbedaan tersebut dapat berupa perbedaan yang lebih luas dan umum, seperti perbedaan agama, ras, suku bangsa, bahasa, profesi

dan kepercayaan. Sama halnya yang terjadi antara angkutan konvensional dengan kendaraan online di Kota Makassar

Saifuddin (2005: 355) mengemukakan bahwa manusia sebagai makhluk sosial selalu berinteraksi dengan sesama manusia. Ketika berinteraksi dengan sesama manusia, selalu diwarnai dua hal, yaitu konflik dan kerjasama. Dengan demikian konflik merupakan bagian dari kehidupan manusia. Konflik sosial telah ada dari zaman kuno hingga zaman modern seperti saat ini. Seperti contohnya konflik pada zaman kuno yang terjadi antar dewa dalam bentuk peperangan, konflik antar suku, antar agama, dan lain sebagainya. Konflik sosial merupakan proses sosial yang terjadi pada individu atau kelompok. Masing-masing berusaha untuk memenuhi tujuannya dengan jalan menentang pihak lawan yang disertai ancaman atau kekerasan dan amarah.

Salah satu penyebab konfliknya bisa terjadi antara angkutan konvensional dengan kendaraan online karena regulasi tarif yang digunakan oleh kendaraan online tidak diatur dalam UU dinas perhubungan atau pemerintah. Tarifnya itu sudah diatur oleh penyedia jasa transportasi online tersebut tergantung jarak ini membuat sopir pete-pete merasa sangat dirugikan sekali. Ada tiga hal krusial yang diatur untuk transportasi online di permenhub dan berimbang pada konsumen atau pengguna mengenai tarif bawah dan tarif atas, kuota jumlah transportasi online dan juga yang masih diperdebatkan masalah jam operasional. Dimana konsumen selama ini merasa dimanjakan dengan kehadiran transportasi online tersebut yang memberikan tarif cukup murah. Ini menunjukkan bahwa permintaan sopir pete-pete agar kiranya regulasi kendaraan online yang beroperasi diperjelas aturannya

karena selain regulasi tarif yang menjadi faktor penyebab konflik juga masalah pendapatan disebabkan semenjak keberadaan grab pendapatan mereka berkurang drastis. Dimana pendapatan mereka dulunya bisa menutupi segala kebutuhan sehari-harinya sedangkan sekarang sangat susah untuk mendapatkan pendapatan seperti dulu.

Dalam pandangan tradisional konflik dianggap sebagai sesuatu yang buruk yang harus dihindari. Pandangan ini sangat menghindari adanya konflik karena dinilai sebagai faktor penyebab pecahnya suatu kelompok atau organisasi. Bahkan sering kali konflik dikaitkan dengan kemarahan, *agresivitas*, dan pertentangan baik secara fisik maupun dengan kata-kata kasar. Apabila telah terjadi konflik, pasti akan menimbulkan sikap emosi dari tiap orang dalam kelompok atau organisasi itu sehingga akan menimbulkan konflik yang lebih besar. Oleh karena itu, menurut pandangan tradisional konflik haruslah dihindari agar terhindar dari konflik-konflik yang bisa menjerumuskannya dalam suatu pertentangan atau perselisihan.

Dalam sebuah konflik dapat dijelaskan bahwa konflik terjadi karena adanya interaksi yang disebut komunikasi. Hal ini dimaksudkan apabila kita ingin mengetahui konflik berarti kita harus mengetahui kemampuan dan perilaku komunikasi. Semua konflik mengandung komunikasi, tapi tidak semua konflik berakar pada komunikasi yang buruk. Namun dalam hal ini konflik yang terjadi antara angkutan konvensional dengan kendaraan online karena adanya kesenjangan sosial antar kedua belah pihak.

Perubahan-perubahan nilai yang cepat, contohnya dalam bidang transportasi umum. Dimana 5 tahun sebelumnya masyarakat masih menggunakan transportasi konvensional tetapi 1 tahun terakhir ini muncul yang namanya transportasi berbasis online. Akibatnya banyak pemilik angkutan konvensional merasa disaingi dalam mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhannya, karena sekarang kebanyakan masyarakat beralih menggunakan jasa transportasi online tersebut. Terjadinya perubahan ini sangatlah wajar, akan tetapi jika perubahan terjadi dan berlangsung dengan cepat maka perubahan itu akan memicu terjadinya konflik sosial. Apabila perubahan-perubahan tersebut terjadi secara cepat atau mendadak tentu akan muncul goncangan-goncangan proses sosial di masyarakat bahkan bisa jadi timbul suatu proses penolakan, karena dianggap sebagai pembuat kekacauan dalam tatanan kehidupan masyarakat.

Dari keterangan diatas bahwa konflik adalah suatu pertentangan dalam bentuk-bentuk perlawanan halus, terkontrol, tersembunyi, tak langsung, sampai pada bentuk perlawanan terbuka antara dua pihak atau lebih yang saling tergantung satu sama lain yang sama-sama merasakan tujuan yang saling tidak cocok, kelangkaan sumber daya dan hambatan yang didapat dari pihak lain dalam mencapai tujuannya. Maka dalam hal inilah menjadi faktor atau pemicu terjadinya peselisihan dikalangan masyarakat itu sendiri. Pada umumnya penyebab munculnya konflik kepentingan sebagai berikut:

1. Perbedaan kebutuhan, nilai, dan tujuan,
2. Langkanya sumber daya seperti kekuatan, pengaruh, ruang, waktu, uang, popularitas dan posisi.

3. Persaingan. Ketika kebutuhan, nilai dan tujuan saling bertentangan, ketika sejumlah sumber daya menjadi terbatas, dan ketika persaingan untuk suatu penghargaan serta hak-hak istimewa muncul.

Dari keterangan di atas, disimpulkan bahwa salah satu faktor yang mendominasi akan timbulnya atau terjadinya konflik itu merupakan adanya ketidakpuasan dengan apa yang dialami oleh seseorang yang bersangkutan. Kemudian adanya persaingan diantara kedua belah pihak.

Deverger Maurice (2010:225) mengemukakan bahwa“suatu konflik dapat terjadi karena perbedaan pendapat, salah paham, ada pihak yang dirugikan, dan perasaan sensitif”.

5. Perbedaan pendapat

Suatu konflik yang terjadi karena perbedaan pendapat dimana masing-masing pihak merasa dirinya benar, tidak ada yang mau mengakui kesalahan, dan apabila perbedaan pendapat tersebut amat tajam maka dapat menimbulkan rasa kurang enak, ketegangan dan sebagainya.

6. Salah paham

Salah paham merupakan salah satu hal yang dapat menimbulkan konflik. Misalnya tindakan dari seseorang yang tujuan sebenarnya baik tetapi diterima sebaliknya oleh individu yang lain.

3. Ada pihak yang dirugikan

Tindakan salah satu pihak mungkin dianggap merugikan yang lain atau masing-masing pihak merasa dirugikan pihak lain sehingga seseorang

yang dirugikan merasa kurang enak, kurang senang atau bahkan membenci.

4. Perasaan sensitif

Seseorang yang terlalu perasa sehingga sering menyalah artikan tindakan orang lain.

Berdasarkan hal diatas, bahwa terjadinya konflik sosial itu akibat dari adanya ketimpangan-ketimpangan sosial yang tidak bisa diterima secara positif, dan adanya sifat arogan yang hanya mementingkan diri sendiri tanpa memikirkan pihak yang lain atau yang dirugikan. Dan perasaan inilah seseorang dapat berkonflik dan saling membenci dan bertindak sewenang-wenang.

Polemik yang terjadi diantara angkutan konvensional dengan transportasi online digambarkan dari berbagai sudut pandang. Hal ini terlihat dari banyaknya dugaan sebagai penyebab permasalahan seperti demo hingga tindakan anarkis yang berujung konflik. Sebab permasalahan mengarah pada pihak angkutan konvensional (perusahaan sebagai penanggung jawab dan pengemudi sebagai pelaku) serta pemerintah sebagai penentu regulasi atau kebijakan.

1. Dari pihak angkutan konvensional

Penyebab kericuhan muncul karena pemerintah tidak transparan terhadap jenis pajak yang dibebankan kepada jasa transportasi dan tidak memberlakukan regulasi yang sama kepada pihak transportasi online. Pihak angkutan konvensional merasa mendapat perlakuan yang tidak adil dari sisi regulasi bahkan mereka menyebut dirinya sebagai anak tiri. Transportasi online terutama GRAB tidak memiliki kewajiban membayar pajak, tidak memiliki uji kir, tidak berbadan

hukum serta tidak memiliki kewajiban membayar asuransi sehingga angkutan konvensional menganggap bahwa hal ini layak dikatakan ilegal dan berdampak signifikan pada ketimpangan tarif dan turunnya pendapatan sopir angkutan konvensional. Hal ini menjadi tuntutan dari para pengemudi angkutan konvensional kepada pihak pemerintah, justru hanya kekecewaan yang diperoleh karena pihak pemerintah menolak tuntutan mereka ini dinilai tidak kooperatif karena belum menindak tegas pengemudi yang menjadi provokator terjadinya keributan ataupun demo.

2. Dari pihak pemerintah

Muncul tuduhan terjadinya ketidak-seimbangan antara pendapatan sopir angkutan konvensional dengan kendaraan online bahkan muncul anggapan bahwa pemerintah meperalat para pengemudinya hingga terjadi demo yang berbuntut keributan. Selama ini pemerintah juga menilai bahwa diperlukan adanya mekanisme yang jelas termasuk dari sisi regulasi terkait penggunaan mobil berplat hitam sebagai transportasi online.

Permasalahan lain yang muncul adalah penerapan transportasi online yang jauh lebih murah ketimbang transportasi konvensional. Hal tersebut membuat pihak transportasi konvensional menduga bahwa transportasi online tidak membayar pajak ke Negara. Demo tersebut juga diwujudkan dengan aksi mogok yang dilakukan oleh ribuan taksi konvensional. Akibat dari aksi ini, banyak masyarakat awam yang menerima dampaknya, seperti sulitnya mendapatkan transportasi di jalan. Akhirnya banyak masyarakat yang terlantar tidak dapat pergi ke tempat tujuannya. Sampai saat ini, permasalahan ini belum mendapat solusi

terbaik bagi kedua belah pihak, namun pihak transportasi online mengatakan akan menerapkan tarif dari pemerintah agar permasalahan ini tidak berbuntut panjang.

Perkembangan zaman memang tidak bisa kita hambat. Semakin maju zaman ini, maka semakin canggihlah teknologinya, Bisa jadi suatu saat nanti akan ada transportasi seperti taksi terbang, semua itu bisa saja terjadi. Transportasi online maupun konvensional, sebenarnya sama-sama memiliki kelebihan dan kekurangan. Akan lebih baik jika kedua jenis transportasi ini bertemu dan berunding bagaimana baiknya agar mereka bisa bersaing secara sehat. Misalkan dengan menerapkan tarif dasar yang sama, penerapan wilayah jelajahnya, atau kalau bisa, buatlah semua transportasi menjadi berbasis online agar tidak terjadi kecemburuan sosial. Jika hanya mengandalkan demo, anarkis, kekerasan, justru hanya akan menambah permasalahan yang ada. Sudah sepantasnya kita menjadi warga negara yang baik dengan menjaga kesatuan dan persatuan dalam berbagai hal. Jika memang ada yang memiliki inovasi yang lebih maju, terimalah, karena rezeki sudah ada yang mengatur. Di samping itu, tidak semua masyarakat, Indonesia khususnya, mampu mengaplikasikan gadget atau smartphone. Jadi tidak akan mungkin transportasi konvensional akan punah.

Konflik yang terjadi antara angkutan konvensional dan angkutan online semacam ini terjadi karena adanya perebutan sumber penghasilan, yaitu “penumpang”. Eksalasi konflik memanas karena perpindahan penghasilan dari jasa taksi konvensional ke taksi daring terjadi, kemudian ditambah dengan ketidak siapan negara dengan undang-undang yang mengatur hal ini.

Negara Indonesia sedang dihadapkan dengan beberapa permasalahan seperti halnya dalam permasalahan ekonomi pada sektor pengemudi dan penyedia layanan transportasi. Pertahanan ekonomi adalah sebuah situasi berupa upaya memiliki pendapatan finansial yang stabil untuk memenuhi kebutuhan standar hidup saat ini dan dimasa depan.

Penyelesaian masalah terkait kerucuhan yang terjadi adalah dengan melakukan pembenahan dari sisi regulasi yang belum dipatuhi oleh pihak perusahaan transportasi online. Beberapa solusi dari sisi regulasi adalah sebagai berikut :

1. Mendaftarkan kendaraan yang digunakan untuk transportasi online secara perorangan dan di kendaraanya diberikann tanda (stiker) bahwa kendaraan tersebut adalah GRAB.
2. Membayar pajak, melakukan uji kir, memberikan asuransi kepada penumpang dan mengikuti aturan yang sudah ditetapkan sebelumnya.
3. Para pengemudi diharuskan memiliki SIM A Umum.
4. Organda mewadahi semua sopir angkutan konvensional dan membuat konsensus dengan kendaraan online.
5. Pemerintah tegas menindak perusahaan yang tak memenuhi regulasi yang berlaku.
6. Mempertemukan pengelola transportasi online dengan angkutan konvensional agar mendapat cara terbaik untuk mengatur sistem transportasi di Indonesia termasuk penetapan tarif.

Maka dari itu pemerintah akhirnya menerbitkan peraturan baru untuk transportasi online. Aturan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor 108 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak Dalam Trayek. Peraturan tersebut ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi dan sudah diundangkan Kementerian Hukum dan HAM. Dimana peraturan ini akan mulai berlaku pada 1 November 2017 sehingga tidak ada celah atau kekosongan hukum bagi transportasi online. Ini berdasarkan hasil koordinasi dengan pihak penyedia angkutan online, taksi reguler maupun konvensional melalui pertemuan dan dialog publik yang dilakukan ditujuh kota. Ketujuh kota tersebut adalah Jakarta, Makassar, Surabaya, Bandung, Medan, Balikpapan dan Semarang. Peraturan Menteri Nomor 108 ini merupakan hasil revisi Peraturan Menteri Nomor 26 tentang angkutan online yang 14 pasalnya dibatalkan oleh Mahkamah Agung pada 22 Agustus 2017 yang lalu.

Berikut ini aturan baru dalam Permenhub No 108/2017:

1. Argometer taksi : besaran harus sesuai yang tercantum pada argometer.
2. Tarif : penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi. Pedomannya adalah tarif atas dan bawah yang ditetapkan dirjen perhubungan darat atas usulan dari kepala BPTJ atau gubernur sesuai kewenangannya.
3. Wilayah operasi : beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan oleh dirjen perhubungan darat atau kepala BPTJ atau gubernur.
4. Kuota : kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan dirjen perhubungan darat atau kepala BPTJ atau gubernur.

5. Jumlah kendaraan : minimal 5 kendaraan untuk perorangan yang memiliki kurang dari 5 kendaraan dapat berhimpun dibadan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring.
6. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor : BPKB atau STNK atas nama badan hukum/atas nama perorangan badan hukum berbentuk koperasi.
7. Domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB) : taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yang ditetapkan.
8. Sertifikat registrasi uji tipe (SRUT) : persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor.
9. Peran aplikator/aplikasi : perusahaan aplikasi dibidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan hukum.

Menurut saya, dengan adanya peraturan menteri perhubungan nomor 108 tahun 2017. Peran pemerintah sudah cukup efektif dalam meminimalisir konflik serta dalam mengeluarkan peraturan dimana, ketika angkutan konvensional dan angkutan online mengikuti peraturan yang telah dikeluarkan pemerintah maka tidak akan terjadi lagi perselisihan. Karena jelas sudah dituturkan dan dijelaskan pada setiap butir peraturan pemerintah bahwasanya segala aturan yang telah ditetapkan harus diikuti serta diimplementasikan baik angkutan konvensional, angkutan online serta perusahaan yang sudah memiliki legalitas. Untuk itu diharapkan kepada angkutan konvensional dan angkutan online untuk tidak saling bertolak-belakang.

D. Kesesuaian Teori Dengan Hasil Penelitian

Dari teori konflik yang dikemukakan oleh Karl Marx menurutnya dalam pandangan sosiologi memandang bahwa masyarakat sebagai suatu sistem yang terdiri dari bagian atau komponen yang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda. Dimana komponen yang satu berusaha menaklukkan kepentingan yang lain guna memenuhi kepentingannya atau memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya. Sama halnya konflik yang terjadi antara angkutan konvensional dengan kendaraan online di Kota Makassar dimana dari pihak angkutan konvensional merasa keberatan dengan kehadiran kendaraan online seperti Grab, Gojek ataupun transportasi lainnya yang berbasis online. Mereka melakukan aksi demonstrasi menolak keberadaan kendaraan online membuat para driver grab merasa terancam akibat ulah dari angkutan konvensional yang tidak segang-segang melukai driver grab sehingga menimbulkan korban jiwa.

Munculnya sebuah konflik seperti ini antara keduanya dikarenakan adanya perbedaan dan keberagaman. Dari pernyataan tersebut, maka diambil sebuah contoh yang mana terdapat di Kota Makassar yang semakin lama menunjukkan adanya konflik dari setiap tindakan-tindakan yang terjadi dan konflik tersebut terbagi secara horizontal dan vertikal.

Sementara itu dalam teori kebutuhan Abraham Maslow, kebutuhan manusia terbagi menjadi lima; kebutuhan fisiologis, keamanan, kasih sayang, penghormatan dan aktualisasi diri. Empat kebutuhan yang pertama dikategorikan sebagai *kebutuhan defisiensi*. Manusia membutuhkannya karena merasa kurang. Sementara kebutuhan aktualisasi diri adalah sesuatu yang menjadi kebutuhan

apabila kebutuhan sebelumnya secara relatif sudah terpenuhi. Abraham Maslow menambahkan bahwa kekurangan pemenuhan kebutuhan defisiensi dapat menimbulkan tekanan dalam diri seseorang. Tekanan inilah yang dirasakan oleh pengemudi-pengemudi angkutan konvensional karena mereka berada dalam tahap penurunan kemampuan untuk memenuhi kebutuhan dasar mereka. Kesuksesan memenuhi kebutuhan sandang, pangan dan papan. Baik untuk pribadi ataupun untuk keluarga adalah sebuah motif kuat setiap manusia.



BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan dari hasil dan pembahasan maka peneliti dapat mengambil kesimpulan bahwa:

1. Interaksi sosial yang terjadi antara sopir angkutan konvensional dengan kendaraan online Di Kota Makassar yakni komunikasi mereka tidak terjalin baik atau dengan kata lain interaksi mereka terbatas.
2. Salah satu faktor penyebab terjadinya konflik diantara keduanya yaitu dipicu oleh persoalan tarif yang cukup murah dari kendaraan online dibandingkan tarif angkutan konvensional itu sendiri.

B. Saran

1. Untuk masyarakat pada umumnya supaya tetap mejalin, menjaga harmonisasi sosial dalam hal ini komunikasi dan kontak serta selalu mempertahankan pola interaksi sosialnya dalam kehidupan sehari-harinya.
2. Untuk peneliti supaya lebih memperhatikan informan dengan baik pada saat penelitian supaya data yang diperoleh lebih baik dan akurat.

DAFTAR PUSTAKA

Bagong Suyanto & J. Dwi Narwoko. 2013. *Pengantar Sosiologi*. Bandung: PT Refika Aditama

Moleong, J. Lexy. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Rosdakarya.

Paizaluddin, Ermalinda. 2013. *Penelitian Tindakan Kelas Panduan Teoritis dan Praktis*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung : Alfabeta.

depdikbud. 1990. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta. Balai Pustaka.

Sagita Purnomo. 2017. *Polemik transportasi online dan konvensional*. Medan: Harian Jurnal Asia.

George Ritzer. 2012. *Teori Sosiologi Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Postmodern*. University of Maryland . Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Ritzer, George dan Goodman, Douglas. 2007. *Teori Sosiologi Modern* Edisi keenam. Jakarta: Prenada Media Group.

Ritzer, George dan Goodman, Douglas. 2014. *Teori Sosiologi (Dari Teori Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Mutakhir Teori Sosial Postmodern)* Edisi Terbaru. Jakarta: Kreasi Wacana.

Soerjono, Soekanto. 2012. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.

Sugiyono. 2014. *metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R & D*. Bandung : Alfabeta.

Sumber lain

Nadia Juli Indrani, 29 Juli 2010: wordpress.com 15 . (10 Juni 2017, Sabtu, 20:30)

Masyah, 15 September 2007: wordpress.com . (10 Juni 2017, Sabtu, 20:30)



KONTROL PELAKSANAAN PENELITIAN

Nama Mahasiswa : Muh Nur Adha
Nim : 10538271413
Judul Penelitian : Konflik Sosial Sopir Angkutan
Konvensional Dengan Kendaraan Online
Di Kota Makassar.
Tanggal Ujian Proposal : 08 Agustus 2017
Pelaksanaan Kegiatan Penelitian : Kelurahan Masale Kecamatan
Panakkukang Kota Makassar.

No	Hari/Tanggal	Kegiatan Penelitian	Paraf
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

Makassar,.....2017

Mengetahui

(.....)

Catatan:

1. Penelitian dianggap sah setelah melaksanakan ujian proposal
2. Penelitian dilaksanakan minimal 2 bulan.

TABEL INFORMAN

Berikut ini daftar tabel nama-nama informan yang peneliti temui.

NO	NAMA	JK	PEKERJAAN	UMUR
1.	Dg Ramli	L	Sopir Pete-pete	35
2.	Dg Tudeng	L	Sopir Pete-pete	37
3.	Dg Jafar	L	Sopir Pete-pete	45
4.	Dg Naba	L	Sopir Pete-pete	40
5.	Nasrul Awaluddin	L	Driver Grab	25
6.	Bashari	L	Driver Grab	30
7.	Jamaluddin	L	Driver Grab	45
8.	Muh Khaerul	L	Driver Grab	25
9.	Syamsidar	P	Masyarakat	20
10.	Sartika	P	Masyarakat	30
11.	Muhammad Asdar	L	Masyarakat	25
12.	Ibu Rusdiana	P	Masyarakat	54

Makassar, September 2017

PENELITI

Muh Nur Adha

NIM. 10538 2714 13

DOKUMENTASI PENELITIAN









RIWAYAT HIDUP



Muh Nur Adha, lahir pada tanggal 10 Mei 1995 di Balangnipa Kabupaten Sinjai, anak keempat dari delapan bersaudara buah cinta dan kasih sayang dari pasangan Zainuddin Pabo dan Juliana. Penulis mulai memasuki dunia pendidikan tingkat awal pada tahun 1999 di TK Aisyiah 1 Balangnipa dan tamat pada tahun 2001.

Kemudian pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di SDN 1 Balangnipa Kabupaten Sinjai dan tamat pada tahun 2007. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan tingkat menengah pertama di SMP Negeri 3 Sinjai Utara pada tahun 2007-2010. Kemudian pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 1 Sinjai Utara selama tiga tahun dan berhasil menamatkan studinya di sekolah tersebut pada tahun 2013. Pada tahun 2013 penulis melanjutkan studinya ke jenjang yang lebih tinggi melalui jalur seleksi Penerimaan mahasiswa baru (SPMB), dan diterima di Jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar Program Studi Strata 1 (Satu). Dan Alhamdulillah sekarang ini telah berhasil menyusun tugas akhir dengan judul “ KONFLIK SOSIAL SOPIR ANGKUTAN KONVENSIONAL DENGAN KENDARAAN ONLINE DI KOTA MAKASSAR”.

