

**ATRIBUSI MASYARAKAT TERHADAP TRANSPORTASI ONLINE
DI KOTA MAKASSAR**



SKRIPSI

**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat guna Memperoleh Gelar
Sarjana Pendidikan pada Program Studi Pendidikan Sosiologi
Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Universitas Muhammadiyah Makassar**

OLEH:

MARDATILLAH

10538 2953 14

**JURUSAN PENDIDIKAN SOSIOLOGI
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
2018**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi atas nama **MARDATILLAH**, NIM **10538 2953 14** diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan surat keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 948 Tahun 1439 H/2018 M, tanggal 15 Agustus 2018 sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar **Sarjana Pendidikan** pada Jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar pada hari Kamis tanggal 16 Agustus 2018.

Makassar, 03 Dzulhijjah 1439 H
15 Agustus 2018M

PANITIA UJIAN

1. Pengawas Umum : Dr. H. Abdul Rahman Rahim, SE., MM. (.....)
2. Ketua : Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D. (.....)
3. Sekretaris : Dr. Baharullah, M.Pd. (.....)
4. Dosen Penguji :
 1. Dr. H. Nursalam, M.Si. (.....)
 2. Sam'un Mukramin, S.Pd., M.Pd. (.....)
 3. Dra. Hidayah Quraisy, M.Pd. (.....)
 4. Dr. Hj. Ruliaty, MM. (.....)

Disahkan Oleh :

Dekan FKIP Universitas Muhammadiyah Makassar



Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.

NBM : 860 934



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : **Atribusi Masyarakat terhadap Transportasi Online di Kota Makassar**
Nama Mahasiswa : **Mardatillah**
NIM : 10538 2953 14
Jurusan : Pendidikan Sosiologi
Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

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

Makassar, 15 Agustus 2018

Disetujui Oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II



Drs. H. Nurdin, M.Pd.


Tasrif Akib, S.Pd., M.Pd.

Mengetahui,

Dekan FKIP
Uinissuh Makassar

Ketua Jurusan
Pendidikan Sosiologi


Tasrif Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.
NBM. 860 934


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



SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MARDATILLAH
NIM : 10538295314
Jurusan : Pendidikan Sosiologi
Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Judul Skripsi : Atribusi Masyarakat terhadap Transportasi Online di Kota Makassar

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

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

Makassar, Agustus 2018

Yang Membuat Pernyataan

Mardatillah



SURAT PERJANJIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **Mardatillah**
NIM : 10538295314
Jurusan : Pendidikan Sosiologi
Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

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, Agustus 2018

Yang Membuat Perjanjian

Mardatillah

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Ridhallah fi ridha walidain

Ridho Allah tergantung pada ridho orang tua

Sebab pencapaian kita hari ini tidak lepas dari do'a dan dukungan mereka

Innam'al 'usri yusro (Q.S Al-Insyirah: 6)

Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan

Maka teruslah berjuang dan bersabar.



Kupersembahkan karya ini untuk :

Kedua pundak terkokohku,

Saudaraku dan sahabatku,

Atas keikhlasan dan doanya dalam mendukung penulis

Untuk mewujudkan mimpi menjadi kenyataan di kota daeng ini.

ABSTRAK

Mardatillah. 2018. *Atribusi Masyarakat Terhadap Transportasi Online Di Kota Makassar.* Skripsi. Jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. Pembimbing I Nurdin, Pembimbing II Tasrif Akib.

Masalah utama dalam penelitian ini yaitu bagaimana atribusi masyarakat terhadap transportasi online di Kota Makassar, dan dampak yang ditimbulkan dari hadirnya transportasi online tersebut.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang menggunakan metode kualitatif dekripsi. Penelitian ini meliputi perencanaan, dan pelaksanaan penelitian. Subjek dalam penelitian ini adalah masyarakat kota Makassar yang sering menggunakan transportasi online, dan masyarakat kota Makassar yang berprofesi sebagai pengemudi transportasi konvensional. Untuk itu digunakan teknik wawancara, teknik rekam dan teknik mencatat.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa, atribusi masyarakat terhadap transportasi online di kota Makassar disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya lebih mudahnya penggunaan layanan pada transportasi online karena pengguna hanya memesan melalui aplikasi transportasi online yang didownload terlebih dahulu melalui HP android. Tidak hanya memudahkan, tarif transportasi online terbilang murah dibanding dengan angkutan umum lainnya seperti bentor, dan pete-pete. Selain itu, transportasi online cepat dalam merespon keinginan pelanggannya, dan juga banyak menyediakan promo sebagai potongan tarif. Hadirnya transportasi online khususnya di kota Makassar menimbulkan dampak bagi para pengemudi transportasi konvensional. Dampak yang ditimbulkan berupa berkurangnya peminat transportasi konvensional yang menyebabkan menurunnya pendapatan para pengemudi konvensional. Sebagian dari pengemudi kendaraan konvensional ini menggunakan kendaraan pajak, rumah kontrak, yang membutuhkan banyak biaya. Sementara mereka tidak memiliki mata pencaharian yang lain selain sebagai pengemudi transportasi.

Kata kunci: atribusi, transportasi

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah *Subhanahu Wata'ala* pemilik semesta alam, penguasa segala sesuatu yang ada di langit dan di bumi, hanya kepada-Nyalah segala pujian dan hanya kepada-Nyalah segala urusan dikembalikan. Puji syukur atas segala nikmat yang telah diberikan oleh-Nya pada setiap waktu dalam hidup ini. Skripsi ini adalah salah satu dari begitu banyaknya nikmat yang Allah berikan kepada penulis. Tak lupa pula penulis panjatkan shalawat dan salam atas junjungan Nabi besar Muhammad *Shallallahu 'alaihi Wasallam*, pemuda padang pasir yang menjadi qudwah terbaik ummat manusia di muka bumi ini.

Setiap orang bisa berkarya, dan setiap orang punya cara tersendiri dalam berkarya. Setiap orang mampu menuangkan karyanya sesuai dengan bidang yang ia lakoni. Ada banyak orang yang menuangkan karyanya dalam bentuk lukisan, pahatan, tulisan dan yang lainnya. Tapi ada hal yang harus selalu kita ingat bahwa, seindah-indahnya sebuah karya, sebaik apapun karya tersebut tidak dapat menjadi tolak ukur bahwa karya tersebut sudah sempurna. Kapasitas manusia hanyalah sampai pada titik keinginannya, bahkan banyak sekali manusia yang mencapai keinginannya pun ia tak mampu. Allahlah yang mengendalikan segala sesuatu yang ada di langit dan di bumi. Bahkan mata yang berkedip, daun yang jatuh dari tangkainya, semua terjadi atas seizing Allah Azza Wajalla.

Segala daya dan upaya telah penulis kerahkan untuk menyusun ini, hingga dapat selesai dengan baik dan InsyaAllah bermanfaat dalam dunia pendidikan. Khususnya dalam ruang lingkup Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar.

Segala hormat, penulis mengucapkan terimakasih atas motivasi yang mendukung dari berbagai pihak. Terimakasih khususnya kepada ayahanda Anshar dan ibunda Marhumah tercinta, yang telah berdo'a, berjuang, berusaha mengerahkan seluruh tenaganya untuk membiayai dan memenuhi kebutuhan penulis dalam menuntut ilmu. Demikian pula penulis mengucapkan terimakasih kepada adinda Abd. Shabirin dan Nurhasana yang senantiasa selalu mendoakan dan menyemangati penulis, juga kepada saudara tak sedaraku Sutra Sastrawati yang senantiasa selalu menemani, menyemangati, mendoakan, dan membantu penulis hingga skripsi ini selesai.

Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Dr. Abd. Rahman Rahim, S.E.,M.M. Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar, Erwin Akib,M.Pd.,Ph.D. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Drs. H. Nurdin, M.Pd. Ketua Jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar sekaligus pembimbing I penulis, serta Tasrif Akib, S.Pd.,M.Pd. Pembimbing II yang telah membimbing mengarahkan dan memotivasi penulis dalam menyelesaikan skripsi, Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Pendidikan Sosiologi

FKIP Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah membekali penulis berbagai pengetahuan selama berkuliah sampai pada penyusunan skripsi ini.

Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada sahabat-sahabat seperjuangan angkatan 2014 kelas B khususnya kepada ukhti squad, sahabat FSNI, juga kepada penghuni kost H.Ramli atas segala kebersamaan selama 4 tahun yang kita lalui bersama. Kebersamaan yang penuh keindahan, kebersamaan yang penuh perjuangan yang tak terangkum di dalam skripsi ini, tetapi akan selalu ada dalam ingatan yang tak dapat terhapus oleh apapun, InsyaAllah.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati, penulis senantiasa mengharapkan saran dan kritikan dari berbagai pihak, karena penulis yakin tak ada perubahan yang lebih baik jika tak ada saran dan kritikan yang membangun. Mudah-mudahan skripsi ini bermanfaat bagi penulis, juga bagi para pembaca InsyaAllah.
Aamin

Makassar, 02 Agustus 2018

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
SURAT PERNYATAAN	v
SURAT PERJANJIAN	vi
MOTO DAN PERSEMBAHAN	vii
ABSTRAK	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
E. Definisi Operasional	10
BAB II KERANGKA TEORITIS	11

A. Kajian Pustaka	11
1. Penelitian yang Relevan	11
2. Pengertian Atribusi	12
3. Pengertian Transportasi	16
4. Pengertian Masyarakat	21
5. Analisis Teori	24
B. Kerangka Konsep	27
BAB III METODE PENELITIAN	30
A. Jenis Penelitian	30
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	31
C. Informan Penelitian	31
D. Fokus Penelitian	31
E. Instrumen Penelitian	32
F. Jenis dan Sumber Data Penelitian	32
G. Teknik Pengumpulan Data	33
H. Teknik Pengelolaan dan Analisis Data	35
I. Teknik Keabsahan Data	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	39
A. Hasil Penelitian	39
1. Cara Operasional Transportasi Online	39
2. Atribusi Masyarakat Terhadap Transportasi Online di Kota Makassar	41

3. Implikasi dari Keberadaan Transportasi Online	
di Kota Makassar.....	48
B. Pembahasan.....	61
C. Kesesuaian Teori dengan Hasil Penelitian.....	67
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	69
A. Simpulan.....	69
B. Saran.....	70
DAFTAR PUSTAKA	71
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang sangat dibutuhkan pada zaman sekarang ini, karena dengan adanya transportasi dapat mengefektifkan suatu pekerjaan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Transportasi merupakan hal yang sangat lumrah ditemukan di banyak tempat. Transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu: jalur darat, jalur laut, dan jalur udara. Namun mayoritas masyarakat memilih jalur darat untuk memenuhi kebutuhannya.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan umum jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar, dan berbiaya murah (Abdul Kadir, 1998:7).

Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan (Abbas Salim, 2000:45).

Semakin berkembangnya zaman telah memberikan implikasi pada perubahan manusia. Sebagaimana yang terlihat bahwa setiap masyarakat senantiasa mengalami perubahan-perubahan.

Perubahan-perubahan tersebut yang pada awalnya masih tradisional kemudian berubah menjadi masyarakat modern, hal ini disebabkan karena adanya pembangunan dan semakin canggihnya teknologi. Ditinjau dari karakteristik jenis penggunaan, moda transportasi yang dapat dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang dioperasikan hanya untuk orang yang memiliki kendaraan tersebut. Kendaraan umum adalah kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan memungut biaya. Kendaraan umum dapat dikategorikan menjadi kendaraan yang disewakan (*paratransit*) yang merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal, dan kendaraan umum biasa (*transit*) merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas.

Pada awal tahun 70-an diresmikan transportasi umum modern di Indonesia yaitu taksi. Taksi merupakan transportasi premium yang masih eksis di zaman sekarang ini, dengan menggunakan teknologi jaringan telepon sehingga masyarakat mudah mengakses taksi dengan cepat. Taksi mulai masuk di Indonesia lewat Batavia (Jakarta) pada tahun 1930-an. Jumlahnya pun tak banyak, hanya puluhan saja. Justru dengan jumlah yang terbatas tersebut, menjadikan taksi sebagai ukuran sosial, karena kebanyakan yang naik taksi adalah meneer-meneer ataupun noni-noni Belanda.

Kemudian muncullah alat transportasi lain seperti busway yang pertama kali dikembangkan oleh BPU ROSALIA INDAH pada tahun 1987. Pada tahun 2004 dikembangkan system transportasi canggih yang pertama kali di Asia Tenggara yaitu Bus Rapid Transit yang beroperasi di Jakarta. Transjakarta dirancang sebagai moda transportasi massal pendukung aktivitas ibu kota yang sangat padat. System transportasi ini tidak hanya berkembang di ibu kota negara, tetapi juga berkembang di beberapa provinsi di Indonesia, salah satunya adalah Makassar. Di Makassar layanan angkutan massal *bus rapid transit* di namakan dengan Trans Mamminasata, yang mulai beroperasi sejak Maret 2014.

Kemajuan yang sangat besar dibidang teknologi informasi memberikan pengaruh yang besar terhadap berbagai aspek kehidupan manusia. Pengaruh yang paling nyata terlihat pada perubahan mendasar terhadap cara orang lain melakukan transaksi, terutama dalam dunia bisnis. Salah satu hasil kemajuan teknologi informasi yang berkontribusi besar terhadap perubahan ini adalah internet. Internet adalah suatu jaringan yang dipasangkan dengan alat komunikasi sehingga kita bisa berinteraksi dimanapun dan kapanpun. Dengan adanya internet, cara perusahaan melakukan transaksi berubah, dari cara lama yang prosesnya mengorbankan waktu dan biaya yang besar menjadi proses yang lebih cepat dan lebih mudah.

Perkembangan transportasi yang dulu hanya transportasi sederhana seperti sepeda, delman, becak kemudian berubah menjadi transportasi yang lebih modern, misalnya dengan adanya alat transportasi yang dilengkapi dengan AC (*air*

conditioner) yang memberikan kenyamanan bagi penumpang dan kecanggihan-kecanggihan yang lain yang semakin memanjakan setiap penggunanya. Sesuatu yang memunculkan inovasi akan terus mendatangkan persaingan yaitu keinginan untuk lebih dari orang lain, baik berupa kekuasaan, prestasi, atau popularitas akan selalu menimbulkan persaingan yang juga akan memunculkan konflik bila tidak disiasati dengan baik.

Dewasa ini, bidang transportasi di Indonesia sedang digencarkan dengan munculnya transportasi berbasis online. Kehadiran jasa transportasi berbasis online yang menggunakan internet sangat berpengaruh bagi masyarakat dalam segala aktivitas secara cepat dan efisien. Transportasi online merupakan transportasi yang memanfaatkan aplikasi sebagai media pemesanan untuk memudahkan konsumen dalam hal pemenuhan kebutuhan. Pada tahun 2011 berdiri perusahaan transportasi online pertama yang sampai saat ini hangat dibicarakan yaitu Go-Jek. PT Go-Jek Indonesia merupakan sebuah perusahaan swasta penyedia jasa berbasis teknologi yang bermitra dengan pengemudi ojek di beberapa kota di Indonesia. Selain Go-Jek, muncul pula perusahaan transportasi online yang lain seperti, Grab, SmartJek, BangJek, Taksi Jeger, Ojesy, Blujek, Uber, Ladyjek, dan My Blu Bird.

Berawal dari banyaknya jasa transportasi yang bermunculan mengakibatkan semakin kuat pula persaingan yang dihadapi oleh para pengemudi ojek. Hampir di setiap sudut jalan besar dan area kampus banyak ditemui para pengemudi ini. Setiap pengemudi gojek akan mendapatkan masing-masing dua buah jaket, helm, dan

perlengkapan masker serta tutup kepala untuk penumpang. Pelanggan dapat menentukan tempat penjemputan dan tempat pengantaran, kemudian tampil tarif yang perlu dibayar untuk layanan ini. Dengan ditampilkannya tarif langsung saat memesan, maka pelanggan akan lebih mudah dan tahu berapa biaya yang harus disiapkan. Berbeda dengan tukang ojek pangkalan, dimana tukang ojek pangkalan sering memasang tarif yang terlalu tinggi dan harus ditawar beberapa lama baru dapat turun, sehingga memakan waktu dan biaya.

Akibat terjadinya sebuah revolusi kreatif dibidang layanan transportasi, kehadiran sarana angkutan berbasis online ini serta merta membawa lompatan percepatan dalam penggunaan angkutan ojek online di Makassar. Semuanya dipelopori oleh gadget, alat komunikasi yang saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat, semua telah terakomodasi dalam satu genggam saja. Dulu, apabila kita memerlukan layanan transportasi, seperti taksi, kita harus menelepon terlebih dahulu, dan apabila memerlukan ojek harus jalan menuju pangkalan ojek lalu nego harga, kemudian kini tinggal menekan tombol pada layar *smartphone*, tukang ojek langsung datang menemui kita dan siap mengantarkan sesuatu dengan tujuan dan tanpa perlu negosiasi masalah tarif, oleh karena itu mereka beralih kepada ojek yang telah terorganisir dan lebih terkini, misalnya ojek *online* yang saat ini menjadi sorotan masyarakat yaitu Gojek. Gojek adalah penyedia jasa ojek yang terintegrasi dengan *smartphone* kita. Kita bisa memanggil ojek hanya dengan sentuhan jari, bisa melakukan pembayaran juga via aplikasi, bahkan Gojek bisa digunakan untuk

mengirim barang atau *delivery* makanan. Gojek telah mewarnai transportasi di berbagai kota-kota besar di Indonesia misalnya di Makassar.

Makassar masih menjadi kota potensial untuk mengeruk keuntungan dibisnis transportasi online, pembangunan infrastruktur yang terus berjalan serta pertumbuhan penduduk yang terus meningkat membuat kebutuhan layanan berbasis aplikasi akan selalu diminati. Untuk menjaga konsistensi dan kelangsungan hidup perusahaan, penyedia jasa transportasi online tentu harus meningkatkan kualitas pelayanan bagi konsumen dan juga meningkatkan kesejahteraan mitra-mitra yang bergabung di dalamnya.

Keberadaan ojek *online* dirasa oleh masyarakat sangat membantu didalam menunjang aktivitas. Pelayanan yang diberikan juga tidak terbatas hanya sekedar mengantar penumpang tetapi juga dapat dimanfaatkan untuk jasa pengiriman barang, pesan-antar makanan, atau berbelanja sekalipun. Fenomena ojek *online* kini makin digemari, sebab angkutan Go-jek mempunyai karakteristik sebagai berikut :

- (1) Efisiensi dalam hal waktu, cara pemesanan, mampu melayani pada saat diperlukan, daya jelajahnya cukup tinggi.
- (2) Memiliki ciri khas tersendiri yaitu menggunakan atribut berupa helm dan jaket berwarna hijau dengan logo Go-jek.

Namun hadirnya transportasi berbasis online membuat konflik disarana transportasi angkutan yang ada di perkotaan, karena mereka tidak memiliki izin dari pemerintah dan dinas perhubungan serta larangan undang-undang lalulintas tentang

transportasi angkutan kendaraan roda dua di jalan raya. Transportasi online yang memberikan jasa kepada penumpangnya dengan mudah untuk mengantar ke berbagai tempat. Transportasi online khususnya ojek online, saat ini sudah menjadi pemandangan yang umum di jalanan kota-kota besar khususnya Makassar. Jaket dan helm hijau terang dengan tulisan besar-besar “Go-Jek, Grab, dll”, membuat layanan ini mudah dikenali oleh masyarakat.

Transportasi online kemudian merebak menjadi salah satu topik yang bermunculan diberbagai media. Mulai dari pembahasan mengenai keunggulan dari layanan transportasi unik ini sampai pada dampak seperti konflik yang ditimbulkan dengan keberadaannya. Untuk Gojek, pemesanan dapat dilakukan dengan mengakses aplikasi Gojek, memasukkan alamat untuk mengetahui biaya penggunaan layanan, serta dapat menggunakan pelayanan “*use my location*” untuk mengarahkan ke tempat pemesan berada. Setelah mengkonfirmasi pesanan, maka secara otomatis *based location* akan mencari pengemudi ojek terdekat dari lokasi pemesanan. Setelah pengemudi ojek ditugaskan, pemesan dapat melihat foto pengemudi ojek serta nomor telepon, dan dapat langsung melakukan penilaian *performance* terhadap pengemudi secara otomatis yang sudah disediakan di dalam aplikasi Gojek. Hal ini yang menjadi faktor utama masyarakat di Kota Makassar kerap menggunakan transportasi online ketimbang transportasi konvensional, pelayanan yang disediakan serta penilaian pengemudi, bila pengemudi dirasa kurang memuaskan maka dapat melaporkan pada pihak manajemen dan akan segera ditindak lanjuti atau cukup

dengan memasukkan penilaian sejumlah 1 bintang (sangat tidak memuaskan), maka nanti akan diproses oleh pihak manajemen. Berdasarkan segala kecanggihan yang dimiliki transportasi online inilah yang menjadi faktor pendorong minat masyarakat dalam memilih angkutan online di Makassar.

Berdasarkan dari uraian latar belakang di atas, maka menarik untuk dikaji adalah perilaku masyarakat terhadap transportasi online, untuk itu perlu dilakukan penelitian lebih mendalam, penelitian ini dituliskan dalam skripsi berjudul : “Atribusi Masyarakat Terhadap Transportasi Online Di Kota Makassar.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang muncul di atas, maka dari itu penulis mencoba mengangkat berbagai pokok masalah yang dianggap perlu untuk dibahas mengenai jasa angkutan online (Gojek) yang ada di kota Makassar.

1. Bagaimanakah bentuk Atribusi masyarakat terhadap transportasi online di kota Makassar ?
2. Bagaimana implikasi sosial transportasi online terhadap transportasi konvensional di kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dikaji, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bentuk Atribusi masyarakat terhadap transportasi online di kota Makassar.
2. Untuk mengetahui implikasi sosial transportasi online terhadap transportasi konvensional di kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Sebagai pembandingan antara teori yang diperoleh di bangku perkuliahan dengan fakta yang ada di lapangan dan hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan acuan di bidang penelitian yang selanjutnya dan dapat dikembangkan ke arah yang lebih baik.

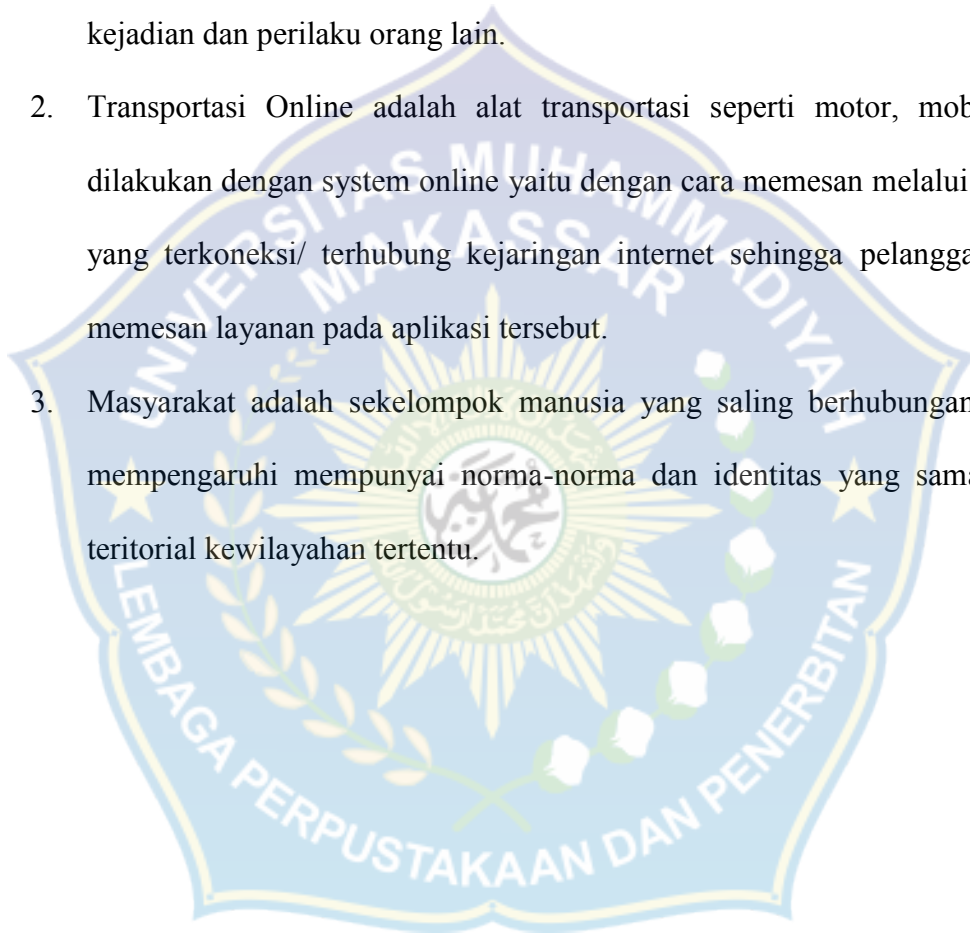
2. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan mampu memberikan informasi kepada masyarakat yang berkeinginan untuk mengetahui bagaimana perspektif masyarakat terhadap keberadaan transportasi online. Dalam hasil penelitian diharapkan dapat menjadi bahan yang berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya sosiologi.
- b. Dapat digunakan sebagai bahan masukan ataupun perbandingan untuk penelitian selanjutnya.

E. Definisi Operasional

Dari sebuah judul yang diangkat yaitu “Atribusi Transportasi Online Masyarakat Kota Makassar”. Adapun makna dari kalimat di atas yaitu:

1. Atribusi adalah proses dimana individu menjelaskan penyebab dari berbagai kejadian dan perilaku orang lain.
2. Transportasi Online adalah alat transportasi seperti motor, mobil yang dilakukan dengan system online yaitu dengan cara memesan melalui aplikasi yang terkoneksi/ terhubung ke jaringan internet sehingga pelanggan dapat memesan layanan pada aplikasi tersebut.
3. Masyarakat adalah sekelompok manusia yang saling berhubungan, saling mempengaruhi mempunyai norma-norma dan identitas yang sama dalam teritorial kewilayahan tertentu.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEP

A. Kajian Pustaka

1. Penelitian yang Relevan

Sampai saat ini sudah ada penelitian mengenai eksistensi Go-Jek di tengah-tengah masyarakat Indonesia. Dalam pembahasan ini, disertakan penelitian-penelitian sejenis, penelitian tersebut adalah:

- a. Dwi Nuraeni Habibah, 2016. “Aspek Hukum yang Timbul dari Kegiatan Usaha Ojek Berbasis Aplikasi atau *Online* (Go-Jek)”. Fakultas Hukum Universitas Pasundan Bandung. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis aspek hukum yang timbul dari kegiatan usaha ojek berbasis online (Go-Jek) berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, untuk mengkaji dan menganalisis perlindungan hukum terhadap pengemudi dan pengguna jasa (penumpang) ojek berbasis aplikasi atau online (Go-Jek) terhadap kemungkinan risiko yang terjadi, dan untuk mengkaji dan menganalisis upaya yang dapat dilakukan pemerintah terkait dengan kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi online (Go-Jek).
- b. Wardiman Darmadi, 2016. “Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Go-Jek) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar”. Fakultas Ushuluddin, Filsafat dan Politik Universitas Islam Negeri Alauddin

Makassar. Dalam penelitian ini menjelaskan bahwa tarif konvensional mengalami penurunan orderan, sehingga pendapatan setoran pengemudi berkurang setiap hari. Disitulah seluruh angkutan mengadakan aksi demo di balai kota yang membuat keriuhan serta konflik yang menuntut ditutupnya perusahaan kendaraan yang berbasis online, karena supir angkutan konvensional takut terancam pengangguran akibat berkurangnya orderan/penumpang sebagai wadah mata pencaharian mereka.

- c. Anis Agustin, 2017. "Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) di Surabaya". Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap penggunaan transportasi online (Go-Jek) di Surabaya. Persepsi masyarakat terbukti bahwa dapat mempengaruhi pandangan terhadap transportasi online. Dikarenakan transportasi online melakukan pelayanan terhadap masyarakat, maka mulai dari kinerja maupun atribut transportasi dapat mempengaruhi persepsi masyarakat. Baik atau buruknya persepsi yang ada di masyarakat terhadap transportasi online, bergantung pada kualitas pelayanan itu sendiri.

2. Pengertian Atribusi

Menurut KBBI, atribusi adalah bagaimana kita membuat keputusan tentang seseorang. Kita membuat sebuah atribusi ketika kita merasa dan mendeskripsikan perilaku seseorang dan mencoba menggali pengetahuan mengapa mereka bersikap seperti itu.

Menurut Myers (1996), atribusi adalah memperkirakan apa yang menyebabkan orang lain itu berperilaku tertentu. Menurut Myers, kecenderungan memberi atribusi disebabkan oleh kecenderungan manusia untuk menjelaskan segala sesuatu, termasuk apa yang ada dibalik perilaku orang lain.

Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa atribusi adalah suatu elemen dari proses persepsi yang bisa sangat mempengaruhi sikap/tingkah laku seseorang (menduga penyebab). Suatu elemen persepsi yang dapat diartikan sebagai suatu proses bagaimana seseorang mencari kejelasan terhadap sebab akibat dari perilaku orang lain.

Ada 2 golongan yang menjelaskan suatu perilaku, yaitu:

- a. Berasal dari orang yang bersangkutan (atribusi internal)
- b. Berasal dari lingkungan atau luar diri orang yang bersangkutan (atribusi eksternal)

Kajian tentang atribusi pada awalnya dilakukan oleh Fritz Heider. Atribusi adalah sebuah teori yang membahas upaya-upaya yang dilakukan untuk memahami penyebab-penyebab perilaku kita dan orang lain. Dalam tradisi fenomenologi, pertanyaan yang diajukan adalah bagaimana kita melakukan kontak dengan dunia nyata jika pikiran kita hanya memiliki data indrawi (kesan dan pengalaman). Psikologi Gestalt mencoba untuk mengenali prinsip-prinsip yang mengatur bagaimana pikiran membuat penyimpulan tentang dunia dari data indrawi. Dalam situasi sosial secara konstan berusaha untuk mengakui perilaku orang lain, dan kemudian menarik kesimpulan apa yang mendasari atau melatarbelakangi perilaku tersebut.

Menurut Dayakisni (2006:52) atribusi merupakan proses dilakukan untuk mencari sebuah jawaban atau pertanyaan mengapa atau apa sebabnya atas perilaku orang lain ataupun diri sendiri. Proses atribusi ini sangat berguna untuk membantu pemahaman kita akan penyebab perilaku dan merupakan mediator penting bagi reaksi kita terhadap dunia sosial.

Sarwono (2009) atribusi merupakan analisis kausal, yaitu penafsiran dari sebab-sebab dari mengapa sebuah fenomena menampilkan gejala-gejala tertentu.

Baron (2004) atribusi berarti upaya kita untuk memahami penyebab dibalik perilaku orang lain dan dalam beberapa kasus, juga penyebab dibalik perilaku kita sendiri.

Heider mengemukakan beberapa penyebab yang mendorong orang memiliki tingkah laku tertentu yaitu :

- a. Penyebab situasional (orang dipengaruhi oleh lingkungannya)
- b. Adanya pengaruh personal (ingin mempengaruhi sesuatu secara pribadi)
- c. Memiliki kemampuan (mampu melakukan sesuatu)
- d. Adanya usaha (mencoba melakukan sesuatu)
- e. Memiliki keinginan (ingin melakukan sesuatu)
- f. Adanya perasaan (perasaan menyukai sesuatu)
- g. Rasa memiliki (ingin memiliki sesuatu)
- h. Kewajiban (perasaan harus melakukan sesuatu)
- i. Diperkenankan (diperbolehkan melakukan sesuatu)

Cara individu mengatasi keraguan dan membangun suatu pola yang konsisten adalah berbeda antara satu individu dengan individu lainnya. Heider menyebut pola-pola persepsi individu sebagai gaya atribusi. Dia mengakui berbagai keadaan dapat menimbulkan berbagai interpretasi bergantung pada gaya atribusinya (*style of attribution*). Misalnya, anda adalah orang yang memiliki sifat optimis dan pemikiran positif maka anda akan menilai karyawan yang tiba-tiba giat bekerja itu sebagai orang yang ingin memperbaiki dirinya. Namun jika anda percaya seseorang

melakukan sesuatu karena memiliki motif tertentu maka dimensi atribusi lainnya akan saling berinteraksi (Heider, 1958).

Ketika terdapat dua atau lebih kemungkinan faktor penyebab suatu perilaku, kita cenderung untuk mengabaikan peran salah satu dari antaranya hal ini dikenal sebagai suatu efek *discounting*. Ketika suatu penyebab yang memfasilitasi munculnya suatu perilaku atau penyebab yang mengeliminasi terjadinya suatu perilaku, keduanya sama-sama hadir namun perilaku tersebut tetap muncul, kita memberi nilai tambah pada faktor yang memfasilitasi lahirnya perilaku tadi, hal ini disebut *augmenting*.

Atribusi sering kali keliru. Satu dari tipe kesalahan paling sering terjadi adalah bias korespondensi, yaitu kecenderungan untuk menjelaskan perilaku seseorang sebagai cerminan dari disposisinya, padahal faktor situasionalnya juga hadir. Kecenderungan ini lebih kuat terjadi di masyarakat dengan latar budaya barat. Dua jenis dari kesalahan atribusi lainnya adalah efek faktor pengamat, yaitu kecenderungan untuk mengatribusi perilaku lebih pada faktor eksternal daripada faktor internal, dan perilaku negatif kita pada faktor eksternal (Baron 2004:57-61).

Atribusi merupakan suatu proses penilaian tentang penyebab, yang dilakukan individu setiap hari terhadap berbagai peristiwa, dengan atau tanpa disadari. Atribusi terdiri dari tiga dimensi yaitu; (1) Lokasi penyebab, masalah pokok yang paling umum dalam persepsi sebab akibat adalah apakah suatu peristiwa atau tindakan tertentu disebabkan oleh keadaan internal (hal ini disebut sebagai atribusi internal) atau kekuatan eksternal (atribusi eksternal). (2) Stabilitas, dimensi sebab akibat yang kedua adalah berkaitan dengan pertanyaan apakah penyebab dari suatu peristiwa atau perilaku tertentu itu stabil atau tidak stabil. Dengan kata lain stabilitas mengandung

makna seberapa permanen atau berubah-ubahnya suatu sebab. (3) Pengendalian, dimensi ini berkaitan dengan pertanyaan apakah suatu penyebab dapat dikendalikan atau tidak dapat dikendalikan oleh seorang individu (dalam Nurhayati, 2015:3-4).

Ada dua macam asumsi tentang tujuan proses atribusi :

- a. Proses atribusi mempunyai tujuan untuk memperoleh pemahaman terhadap dunia. Kesimpulan-kesimpulan dibuat untuk memahami lingkungan dan memprediksi kejadian-kejadian di masa yang akan datang.
- b. Proses atribusi yang dipelajari secara alami dan mempunyai tujuan untuk menjelaskan tindakan-tindakannya sendiri serta berusaha untuk mengendalikan tindakan-tindakan orang lain yang mempunyai hubungan interpersonal dekat dengan dirinya.

3. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan dengan system sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990).

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman,

cepat, murah, dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata per lalu-lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani : 1990).

Manfaat dari transportasi (Sora N : 2015) :

a. Manfaat bagi ekonomi

Kegiatan ekonomi memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Saat ini transportasi merupakan salah satu kegiatan yang menyangkut kebutuhan manusia yaitu dengan memindahkan manusia, hewan atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan sehingga dapat terjadi transaksi (menyediakan jasa angkutan).

b. Manfaat untuk sosial

- 1) Dapat menjadi pelayanan untuk masyarakat baik itu perorangan maupun kelompok.
- 2) Memendekkan jarak antara tempat ataupun daerah.
- 3) Menyediakan jasa bagi perjalanan.
- 4) Pertukaran informasi, dll.

c. Manfaat untuk kewilayahan

Dapat memudahkan dalam memenuhi berbagai macam kebutuhan bagi daerah-daerah khususnya daerah yang sedang mengalami pembangunan.

Seiring bertambahnya jumlah populasi kendaraan dan tingkat teknologi transportasi masyarakat membuat inovasi kendaraan tersebut digunakan untuk mengangkut manusia atau barang dengan memberikan jasa kepada masyarakat dengan menggunakan tarif atau pembayaran tunai. Berdasarkan peraturan pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pasal 47 ayat (1) undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan membagi kendaraan menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kemudian pasal 47 ayat (2) kendaraan bermotor dibagi lagi menjadi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan bermotor ada yang perseorangan dan ada juga kendaraan bermotor umum. Berdasarkan pasal 1 poin ke-10 undang-undang nomor 22 tahun 2009, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan atau orang dengan dipungut bayaran. Ojek sendiri merupakan jasa transportasi menggunakan sepeda motor dan dengan dipungut bayaran. Dengan membandingkan dua hal di atas, maka seharusnya dapat kita simpulkan bahwa ojek merupakan kendaraan bermotor umum. Akan tetapi, permasalahan utamanya justru terletak pada kendaraan itu sendiri, yaitu sepeda motor. Sepeda motor dinilai tidak sesuai dengan angkutan perkotaan di jalan-jalan utama. Bahkan ojek tidak termasuk dalam angkutan umum yang terdapat dalam UU No. 22 tahun 2009.

UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan memang tidak menyebutkan dengan jelas bahwa sepeda motor termasuk kendaraan bermotor umum, tetapi dalam UU tersebut juga tidak terdapat larangan mengenai penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Contohnya yaitu pasal 137 ayat (2), “angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus”.

Dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan juga tidak disebutkan dengan jelas mengenai penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan umum untuk mengangkut orang. Pasal 10 ayat (4) PP No. 74 tahun 2014 hanya menggunakan teknis sepeda motor sebagai angkutan barang. Jadi, belum ada peraturan yang mengatur secara jelas mengenai keberadaan ojek, khususnya gojek yang dianggap melanggar peraturan angkutan orang.

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

1. Kendaraan bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel (Namid S.:2007). Dalam pasal 1 angka 8 UU No.22 tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan. Dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 47 ayat 2 kendaraan bermotor terbagi atas

a. Sepeda motor

“Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”. (pasal 1 angka 20 No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan).

b. Mobil penumpang

“Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3500 kg”.(Pasal 1 angka 10 PP No. 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan)

c. Mobil barang

“Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang” (Pasal 1 angka 12 PP No. 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan.)

d. Kendaraan khusus

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

1. Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia
2. Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia
3. Alat berat antara lain bull dozer, traktor, mesin gilas (stoomwalts), forklift, loader, excavator, dan crane.

4. Kendaraan khusus penyandang cacat (penjelasan pasal 47 ayat 2 huruf e UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan)

2. Kendaraan tidak bermotor

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan atau hewan. Dalam kegiatan mengangkut barang mengangkut dengan kendaraan bermotor pasal 137 ayat 3 diatur bahwa angkutan barang wajib menggunakan mobil barang. Undang-undang aturan lalulintas di atas menerangkan bahwa setiap jenis dan golongan kendaraan mempunyai aturan sendiri dan system pengoperasiannya.

4. Pengertian Masyarakat

Masyarakat adalah suatu kelompok manusia yang saling berhubungan, saling mempengaruhi, mempunyai norma-norma, memiliki identitas yang sama dan memiliki teritorial kewilayahan tertentu. Konsep tentang masyarakat ini dapat berlaku untuk masyarakat dalam arti luas maupun masyarakat dalam arti sempit. Dalam arti luas misalnya masyarakat dapat ditemukan pada warga dari suatu negara sedangkan dalam arti sempit masyarakat dapat ditemukan pada suatu desa, kota atau suku bangsa tertentu, (Jahar dkk, 2013:142).

Definisi lain, masyarakat adalah kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut suatu sistem adat istiadat tertentu yang bersifat kontinyu, dan yang terikat oleh suatu rasa identitas bersama. Koentjaraningrat berpendapat bahwa Kontinuitas merupakan kesatuan masyarakat yang memiliki keempat ciri yaitu: *pertama*; Interaksi

antar warga-warganya, *kedua*; Adat istiadat, *ketiga* Kontinuitas waktu, *keempat*; Rasa identitas kuat yang mengikat semua warga.

Masyarakat merupakan manusia yang hidup bersama, hidup bersama dapat diartikan dengan hidup dalam suatu tatanan pergaulan dan keadaan ini akan tercipta apabila manusia melakukan hubungan. Mac Iver dan Page (dalam Soekanto:2009), memaparkan bahwa masyarakat adalah suatu sistem dari kebiasaan. Dalam ilmu pengetahuan sosiologi masyarakat adalah merupakan ruang kajian dan laboratorium yang selalu berubah setiap saat masyarakat adalah bagian yang tidak terpisahkan dalam kehidupan manusia sehari-hari, karena masyarakat merupakan orang yang hidup bersama dan menghasilkan kebudayaan,

Sedangkan kebudayaan merupakan semua hasil karya, rasa dan cipta masyarakat (Soekanto:2009).

Bagian yang selalu hadir dalam kehidupan manusia yang terintegrasi dan berubah setiap zamannya mengikuti perkembangan masyarakat. Pendapat tersebut adalah merupakan hal yang sinergis dengan realitas masyarakat yang ada, dimana masyarakat menghasilkan suatu karya yang dijadikan sebagai salah satu identitas masyarakat serta rasa yang menghasilkan keindahan, karsa yang menghasilkan kaidah kepercayaan, kesusilaan serta norma yang di akui dan berlaku dalam masyarakat dengan berbagai sanksi yang berlaku.

Menurut Aguste Comte “masyarakat adalah kenyataan sosial yang lebih dari sekedar bagian-bagian yang tergantung” (Upe:2010), harus diteliti atas dasar fakta-fakta objektif serta menekankan penelitian-penelitian antara berbagai masyarakat

berlainan (Soekanto:2009), sedangkan Spencer berpendapat dengan analogi organiknya menyebut masyarakat sebagai suatu keseluruhan yang mempunyai individualitasnya sendiri karena terdapat hubungan permanen antara komponen-komponen tersendiri (Upe:2010). Berbagai penjelasan berkenaan dengan masyarakat yang dipandang dari berbagai aspek kehidupan telah memberikan gambaran mengenai masyarakat. Berbagai sudut pandang itu lahir dari latar belakang orang yang berbeda yang kemudian memperkaya kajian ilmu pengetahuan khususnya sosiologi.

Masyarakat dalam definisi yang sederhana adalah kumpulan individu pun kelompok yang menempati wilayah, memiliki aturan, saling berinteraksi untuk mencapai tujuan bersama serta tidak terlepas dari pengetahuan yang melahirkan kreatifitas hingga budaya-pun tercipta juga memiliki keyakinan atau beragama.

Satu hal yang paling mendasar menurut Spencer adalah dalam organisme biologis kesadaran dipusatkan pada otak, sedangkan dalam masyarakat kesadaran itu terpancar pada individu secara terpisah. Oleh karena itu dalam analisisnya tentang masyarakat ia menanamkan masyarakat sebagai suatu organisme hidup yang memiliki ciri-ciri yang relatif sama yakni meliputi lima aspek :

- 1) Masyarakat maupun organisme hidup sama-sama mengalami pertumbuhan
- 2) Karena adanya pertumbuhan, maka struktur tubuh sosial (*social body*) maupun tubuh organisme (*living body*) mengalami penambahan pula.
- 3) Tubuh organisme biologis dan organisme sosial memiliki fungsi dan tujuan tertentu.

- 4) Baik organisme biologis maupun organisme sosial apabila mengalami perubahan pada suatu bagian, maka akan menyebabkan perubahan pada bagian lain.
- 5) Masing-masing bagian saling berkaitan yang merupakan suatu struktur mikro yang dapat dipelajari secara terpisah, (Poloma dalam Upe,2010:83).

5. Analisis Teori

a. Teori Modernisasi

Teori modernisasi pertama kali dicetuskan oleh Pearsons dan Rostow. Teori ini menjelaskan tentang proses transformasi dari masyarakat tradisional atau terbelakang ke masyarakat modern. Teori modernisasi fokus pada cara masyarakat pramodern menjadi modern melalui proses pertumbuhan ekonomi dan perubahan struktur sosial, politik, dan budaya. Masyarakat modern adalah masyarakat industri, oleh karena itu hal pertama yang harus dilakukan untuk memodernkan masyarakat adalah dengan industrialisasi (J. Michael Armer, dan John Katsillis : 2014).

Terdapat dua teori yang melatarbelakangi lahirnya teori modernisasi, yaitu teori evolusi dan teori fungsionalisme. Teori evolusi menggambarkan perkembangan masyarakat dalam dua hal. Pertama, teori evolusi menganggap bahwa perubahan sosial merupakan gerakan searah, seperti garis lurus. Masyarakat berkembang dari masyarakat primitive menuju masyarakat maju. Kedua, teori evolusi membaurkan antara pandangan subjektifnya tentang nilai

dan tujuan akhir perubahan sosial. Perubahan menuju bentuk masyarakat modern merupakan sesuatu yang tidak dapat dihindari. Sedangkan teori fungsionalisme memandang masyarakat seperti organ tubuh manusia. Pertama, struktur tubuh manusia memiliki bagian yang saling terhubung satu sama lain. Kedua, setiap bagian tubuh manusia memiliki fungsi yang jelas dan khas, demikian pula setiap bentuk kelembagaan dalam masyarakat (Alvin Suwarsono 1991: 95-204).

Teori modernisasi mampu menurunkan berbagai implikasi kebijakan pembangunan yang perlu diikuti negara dunia ketiga dalam memodernkan dirinya. Pertama, teori modernisasi secara implisit memberikan pembenaran hubungan kekuatan yang bertolak belakang antara masyarakat tradisional dan modern. Dalam hal ini Amerika Serikat dan Eropa Barat sebagai negara maju dan negara dunia ketiga sebagai masyarakat tradisional dan terbelakang. Kedua, teori modernisasi menilai ideologi komunisme sebagai ancaman pembangunan negara dunia ketiga. Ketiga, teori modernisasi mampu memberikan legitimasi tentang perlunya bantuan asing khususnya dari Amerika Serikat (Alvin Suwarsono 1991: 95-204).

b. Teori Atribusi

Atribusi merupakan salah satu proses pembentukan kesan. Teori ini pertama kali dicetuskan oleh Fritz Heider (1925). Atribusi mengacu pada

bagaimana orang menjelaskan penyebab perilaku orang lain atau dirinya sendiri.

Atribusi adalah proses dimana orang menarik kesimpulan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku orang lain.

Teori atribusi memandang individu sebagai psikologi amatir yang mencoba memahami sebab-sebab yang terjadi pada berbagai peristiwa yang dihadapinya. Teori atribusi mencoba menemukan apa yang menyebabkan apa, atau apa yang mendorong siapa melakukan apa. Respon yang kita berikan pada suatu peristiwa bergantung pada interpretasi kita tentang peristiwa itu (Harold Kelley, 2010).

Pada dasarnya teori atribusi menyatakan bahwa bila individu-individu mengamati perilaku seseorang, mereka mencoba untuk menentukan apakah itu ditimbulkan secara internal atau eksternal (Robbins, 1996).

Perilaku yang disebabkan secara internal adalah perilaku yang diyakini berada di bawah kendali pribadi individu itu sendiri atau berasal dari faktor internal seperti ciri kepribadian, kesadaran, dan kemampuan. Hal ini merupakan atribusi internal. Sedangkan, perilaku yang disebabkan secara eksternal adalah perilaku yang dipengaruhi dari luar atau dari faktor eksternal seperti peralatan atau pengaruh sosial dari orang lain, artinya individu akan terpaksa berperilaku karena situasi, ini merupakan atribusi eksternal. Penentuan internal atau eksternal tergantung pada tiga faktor, yaitu pertama kekhususan, artinya seseorang akan mempersepsikan perilaku individu lain secara berbeda dalam situasi yang berlainan. Apabila perilaku seseorang dianggap sesuatu hal yang luar biasa, maka individu lain yang bertindak sebagai pengamat akan memberikan atribusi eksternal terhadap perilaku tersebut. Sebaliknya jika hal itu dianggap hal yang biasa, maka akan dinilai sebagai atribusi internal. Kedua, konsensus artinya

jika semua orang mempunyai kesamaan pandangan dalam merespon perilaku seseorang dalam situasi yang sama. Apabila konsensusnya tinggi, maka termasuk atribusi internal. Sebaliknya jika konsensusnya rendah, maka termasuk atribusi eksternal. Faktor terakhir adalah konsistensi, yaitu jika seseorang menilai perilaku itu, orang akan menghubungkan hal tersebut dengan sebab-sebab internal (Robbins, 1996).

Alasan memilih teori ini adalah karena masyarakat lebih dominan memilih transportasi online terkait dengan persepsi masyarakat terhadap transportasi tersebut. Persepsi seseorang untuk membuat penilaian mengenai sesuatu sangat dipengaruhi oleh kondisi internal maupun eksternal dari orang tersebut. Jadi teori atribusi sangat relevan untuk menerangkan maksud tersebut.

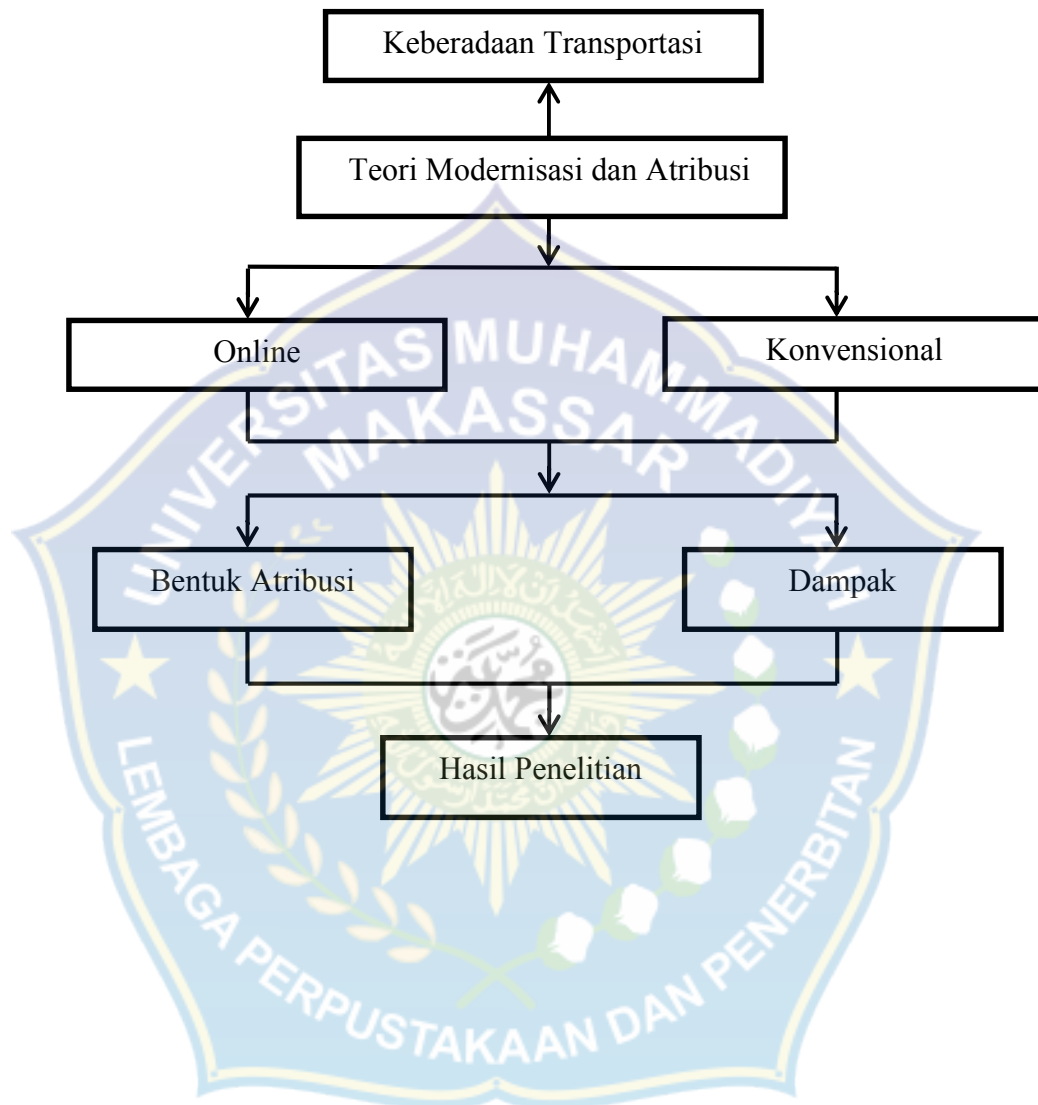
B. Kerangka Konsep

Kerangka pikir adalah penjelasan sementara terhadap suatu gejala yang menjadi objek permasalahan yang ingin diteliti. Kerangka pikir ini disusun berdasarkan kajian pustaka dan hasil penelitian yang relevan atau terkait. Penggunaan transportasi dalam kehidupan sehari-hari memegang peranan penting dalam berbagai kalangan, seperti orang-orang kantoran, anak sekolah, pedagang, petani dan sebagainya. Dalam kehidupan sehari-hari, kendaraan menjadi media yang digunakan masyarakat untuk menempuh satu kota ke kota yang lain, atau satu tempat ke tempat yang lain, baik yang jaraknya dekat terlebih lagi yang jarak tempuhnya jauh.

Begitu pentingnya kendaraan bagi masyarakat dalam kehidupan, sehingga perlu dipertahankan eksistensinya dalam berbagai kultur masyarakat. Namun ada beberapa hal perlu kita ketahui bahwa masyarakat Indonesia adalah masyarakat yang terbilang cepat dan gesit dalam mengikuti mode zaman sekarang. Masyarakat Indonesia mudah meniru dan mudah menyukai hal-hal baru, salah satunya adalah terkait munculnya transportasi modern yang berbasis online. Dengan adanya transportasi online, memudahkan masyarakat untuk mengakses kendaraan yang di inginkan. Tanpa perlu repot-repot menunggu berjam-jam untuk bisa menempuh perjalanan ke mana saja yang mereka inginkan. Dengan segala kenyamanan dan kemudahan yang diberikan oleh transportasi online kepada para pelanggannya membuat masyarakat dominan lebih memilih transportasi online ketimbang transportasi konvensional. Dampak dari hal tersebut berakibat pada kecemburuan supir transportasi konvensional karena mereka kehilangan penumpang.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan atribusi masyarakat terhadap transportasi online di kota Makassar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kualitatif, dengan menggunakan teknik catat, teknik rekam, dan teknik simak bebas. Keabsahan data nantinya dilakukan melalui proses triangulasi oleh dosen pembimbing.

Bagan kerangka konsep :



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kualitatif mengenai "Atribusi Masyarakat Terhadap Transportasi Online di Kota Makassar". Menurut Crasswell (2012: 4), beberapa asumsi dalam pendekatan kualitatif yaitu, yang pertama, peneliti kualitatif lebih memerhatikan proses daripada hasil artinya seorang peneliti harus benar-benar melihat dan mengetahui langsung proses yang terjadi pada suatu masalah yang akan menjadi bahan penelitian. Kedua, peneliti kualitatif lebih memerhatikan interpretasi artinya peneliti disini harus mampu mengembangkan ide kreatifnya sendiri karena pada penelitian ini seorang peneliti mampu mengemukakan pendapat-pendapatnya sendiri tidak hanya berpatokan pada buku yang menjadi panduan. Ketiga, peneliti kualitatif merupakan alat utama dalam mengumpulkan data serta peneliti kualitatif harus terjun langsung kelapangan, melakukan observasi partisipasi di lapangan. Keempat, penelitian menggambarkan bahwa peneliti terlibat dalam proses penelitian, interpretasi data, dan pencapaian pemahaman melalui kata atau gambar. Terakhir, proses penelitian kualitatif bersifat induktif dimana peneliti membuat konsep, hipotesa, dan teori berdasarkan data lapangan dalam proses penelitian.

Penelitian deskriptif (descriptive research) dimaksudkan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial dengan jalan mendeskripsikan secara objektif mengenai konflik sosial kendaraan umum berbasis online dengan kendaraan umum konvensional di kota Makassar.

B. Lokasi dan Penelitian

Lokasi penelitian yang dipilih adalah di Kecamatan Rappocini Kelurahan Gunung Sari Makassar provinsi Sulawesi Selatan, karena transportasi berbasis online sudah dikenal dalam segala lapisan masyarakat di kota Makassar.

C. Informan Penelitian

Penentuan informan ini dilakukan dengan menggunakan metode *purposive sampling* yaitu cara penarikan informan yang dilakukan memilih subjek berdasarkan kriteria spesifik yang ditetapkan peneliti, dalam hal ini informannya adalah pengguna transportasi online dan pengemudi transportasi konvensional.

D. Fokus Penelitian

Fokus penelitian pada rumusan masalah pertama yaitu prespektif masyarakat terhadap keberadaan transportasi berbasis online dikota Makassar. Fokus penelitian pada rumusan masalah kedua yaitu konflik sosial yang ditimbulkan oleh keberadaan transportasi online di kota Makassar.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan dalam memperoleh data penelitian ialah berupa lembar observasi, panduan wawancara, serta catatan dokumentasi sebagai pendukung dalam penelitian ini.

1. Lembar observasi, berisi catatan-catatan yang diperoleh penelitian pada saat melakukan pengamatan langsung di lapangan.
2. Panduan wawancara merupakan seperangkat daftar pertanyaan yang sudah disiapkan oleh peneliti sesuai dengan rumusan masalah dan pertanyaan peneliti yang akan dijawab melalui proses wawancara.
3. Catatan dokumentasi adalah data pendukung yang dikumpulkan sebagai penguatan data observasi dan wawancara yang berupa gambar, grafik, data angka, sesuai dengan kebutuhan penelitian.
4. Partisipatif adalah keikutsertaan peneliti.

F. Jenis dan Sumber Data Penelitian

Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data Primer

Data yang dikumpulkan melalui pengamatan langsung pada obyek. Untuk melengkapi data, maka dilakukan observasi dan wawancara secara langsung dan mendalam dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disiapkan sebagai alat pengumpulan data.

2. Data Sekunder

Data yang diperoleh dari hasil-hasil penelitian yang relevan dan data yang tidak secara langsung diperoleh dari responden, tetapi diperoleh dengan menggunakan dokumen yang erat hubungannya dengan pembahasan. Oleh karena itu, sumber data sekunder diharapkan dapat berperan dalam membantu mengungkapkan data yang diharapkan, membantu memberi keterangan sebagai pelengkap dan bahan perbandingan (Bungin, 2001:129).

G. Teknik Pengumpulan Data

Tahapan-tahapan pengumpulan data tentang masalah dalam proposal ini dilakukan melalui beberapa metode, yaitu:

1. Dokumentasi, data mengenai beberapa hal, baik yang berupa catatan yang berkenaan dengan judul penulis dan data dari responden atau catatan-catatan lain yang berhubungan dengan permasalahan yang ingin diteliti. Metode ini digunakan sebagai salah satu pelengkap dalam memperoleh data, tiada lain untuk memperkuat *Kredibilitas* data yang diperoleh. Suharsimi Arikunto (2002:206) metode dokumentasi adalah mencari data yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, legger, agenda dan sebagainya. Teknik pengumpulan data melalui dokumentasi dalam penelitian ini dilaksanakan sebagai pendukung dan penguat data penelitian. Kegiatannya berupa menghimpun, memilih, serta mengkategorikan dokumen sesuai dengan tujuan penelitian guna memperkuat status data.

2. Wawancara adalah proses tanya jawab peneliti dengan subjek penelitian atau informan dalam suatu situasi sosial, dengan memanfaatkan metode wawancara ini, maka penulis dapat melakukan penyampaian sejumlah pertanyaan kepada responden secara lisan dengan menggunakan panduan wawancara, tidak lain untuk memperoleh data yang dibutuhkan penulis. Sugiyono (2011: 194) menyebutkan bahwa pengumpulan data melalui wawancara dilakukan apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan penelitian dan apabila peneliti ingin mengetahui informasi yang lebih mendalam dari responden yang jumlahnya sedikit. Keunggulan wawancara adalah memungkinkan peneliti mendapatkan jumlah data yang banyak.
3. Teknik catat, yaitu pencatatan pada kartu data yang dilakukan dengan cara klasifikasi. Nomor data yang tertera pada kartu data tersebut berdasarkan pada waktu dilaksanakannya penelitian. Nomor data 120118 misalnya, merupakan data yang diambil pada tanggal 12 bulan Januari tahun 2018. Adapun contoh kartu data yang akan digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut:

No	Subjek	Jenis transportasi	Ket
120118	Fulan	Grab	Pengguna
Percakapan peneliti dan subjek:			

H. Teknik Pengelolaan dan Analisis Data

Teknik pengelolaan dan analisis data digunakan untuk menganalisis data yang terkumpul nantinya agar memperoleh kesimpulan yang valid maka akan digunakan teknik pengolahan dan analisis data dengan metode kualitatif. Adapun teknik dan interpretasi data yaitu:

1. Reduksi data (seleksi data), yang prosesnya akan dilakukan sepanjang penelitian berlangsung dan penulisan laporan. Reduksi data merujuk pada proses pemilihan, pemfokusan, penyederhanaan, abstraksi, dan pentransformasian (data mentah) yang terjadi dalam catatan-catatan tertulis.
2. Displei data (sajian data) dengan berusaha menampilkan data yang akan dikumpulkan nanti.

3. Kesimpulan/ verifikasi, dalam hal ini peneliti melakukan verifikasi atau penarikan kesimpulan.

Proses analisis diawali dengan mendeskripsikan data yang diperoleh dari lapangan, data yang mula-mula file dalam bentuk video atau voice notes recorder melalui media smartphone lalu ditranskripsikan. Hasil transkrip kemudian dihubungkan dengan catatan harian yang dibuat pada saat pengamatan berlangsung. Pendeskripsian data yang ditranskripsikan ditulis dengan apa adanya sesuai dengan data yang diperoleh.

I. Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data adalah upaya yang dilakukan dengan cara menganalisa atau memeriksa data, mengorganisasikan data, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting berdasarkan kebutuhan dalam penelitian dan memutuskan apa yang dapat dipublikasikan. Langkah-langkah analisis data akan melalui beberapa tahap yaitu, mengumpulkan data, reduksi data, display data dan verifikasi/menarik kesimpulan. Peneliti melakukan usaha untuk memperkuat keabsahan datanya yaitu diteliti kredibilitasnya dengan melakukan teknik-teknik sebagai berikut:

1. Perpanjangan Pengamatan

Perpanjangan pengamatan berarti peneliti melakukan pengamatan, wawancara lagi dengan sumber data atau menambah (memperpanjang) waktu untuk observasi. Wawancara yang awalnya hanya satu minggu, maka akan ditambah

waktu satu minggu lagi, jika dalam penelitian ini data yang diperoleh tidak sesuai dan belum cocok maka dari itu dilakukan perpanjangan pengamatan untuk mengecek keabsahan data, apabila setelah diteliti kembali dan data sudah benar, maka waktu perpanjangan pengamatan dapat diakhiri.

2. Meningkatkan Ketekunan

Perihal dalam meningkatkan ketekunan, peneliti bisa melakukan dengan sering menguji data dengan teknik pengumpulan data yaitu pada saat pengumpulan data dengan teknik observasi dan wawancara, maka peneliti lebih rajin mencatat hal-hal yang detail dan tidak menunda-nunda dalam merekam data kembali, juga tidak menganggap mudah / enteng data dan informasi.

3. Triangulasi

Triangulasi merupakan teknik yang digunakan untuk menguji kepercayaan data (memeriksa keabsahan data atau verifikasi data), atau istilah lain dikenal dengan *trustworthinnes*, yang digunakan untuk keperluan mengadakan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data yang telah dikumpulkan.

Keabsahan data yang berkaitan dengan suatu kepastian bahwa yang diteliti benar-benar merupakan variable yang ingin diukur. Keabsahan ini dapat dicapai dengan melakukan proses pengumpulan data yang tepat, salah satunya dengan proses triangulasi. Triangulasi adalah adanya pengamat di luar peneliti yang turut memeriksa hasil pengumpulan data. Dalam penelitian ini, dosen pembimbing yang

bertindak sebagai pengamat, yang memberikan masukan terhadap hasil pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Cara Operasional Transportasi Online

Sebelum membahas lebih jauh terhadap hasil penelitian yang dilakukan peneliti, maka terlebih dahulu peneliti akan menjelaskan mengenai cara operasional transportasi online. Transportasi online terus berkembang di Makassar dengan bantuan aplikasi berbasis internet. Manajemen transportasi online ini menerapkan system bagi hasil dengan pengemudi transportasi online yang berada di bawah naungannya. Adapun pembagian hasil pengemudi-online yaitu 80% untuk pengemudi online dan 20% untuk perusahaan. Dengan adanya system bagi hasil yang cukup menguntungkan ini, sehingga masyarakat kota Makassar yang memiliki Smart Phone dan transportasi (motor dan mobil) ikut ke dalam komunitas pengemudi transportasi online, baik di kalangan anak muda (mahasiswa), maupun orang tua. Tak hanya dari kalangan pria, tetapi terkadang ada pula dari kalangan wanita yang ikut bergabung menjadi pengemudi transportasi online.

Layanan transportasi online memang telah banyak memudahkan keperluan manusia di zaman ini. Karena kemudahan memesan kendaraan yang hanya

memerlukan sebuah “klik” konsumen hanya perlu membuka aplikasi, klik pesanan, dan perjalanan pun bisa sampai ketujuan beberapa menit kemudian. System kerja transportasi online sangat mudah dan memberikan layanan yang terbilang murah kepada para penggunanya. Adapun system kerja transportasi online sebagai berikut:

1. Para pengguna transportasi online, harus mengunduh Grab ataupun Go-Jek Mobile App dari handphone mereka, baru mereka bisa memesan layanan transportasi online tersebut.
2. Konsumen melakukan pemesanan ojek melalui aplikasi yang telah diunduh dengan memasukkan alamat penjemputan dan alamat tujuan. Informasi tarif otomatis keluar setelah kedua alamat tersebut diisi sehingga konsumen tahu berapa ongkosnya nanti.
3. Selanjutnya aplikasi tersebut akan memproses pesanan tersebut dengan menggunakan algoritma tertentu untuk pencarian driver yang akan mengantarkan calon penumpang atau pesanan tersebut.
4. Driver tersebut yang berhasil memenangkan bidang (menang nge-bind), maka driver berhak mengantar atau pesanan penumpang.
5. Driver akan menjemput penumpang sesuai alamat penjemputan dan pengantaran sampai tujuan.
6. Setelah sampai tujuan maka penumpang akan membayar ke driver tersebut yaitu dengan cara cash atau kredit ke Grab atau Go-Jek.

Konsumen pun bisa menggunakan promo yang disediakan oleh perusahaan untuk mengurangi biaya transportasi. Dari situlah banyak masyarakat yang menyukai transportasi online. Mereka mampu menarik perhatian masyarakat dengan berbagai macam layanan yang disediakan. Namun di sisi lain, transportasi online ini merupakan transportasi yang tidak diatur oleh Undang-Undang Transportasi di Indonesia.

2. Atribusi Masyarakat Terhadap Transportasi Online di Kota Makassar

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti, ditemukan beberapa alasan masyarakat mengapa lebih memilih transportasi online dibanding transportasi umum (konvensional). Seperti dialog yang kami lakukan di bawah ini:

No	Subjek	Jenis transportasi	Ket
220718	Khairunnas Mahasiswa	Grab	Penumpang
<p>Percakapan peneliti dan subjek:</p> <p>Pewawancara: Sering pakai grab?</p> <p>Narasumber: iya!</p> <p>Pewawancara: Bagaimana pendapat anda tentang transportasi online?</p> <p>Narasumber: Kalau menurut saya bagus!, lebih memudahkan, tinggal memencet HP, langsung beberapa menit kemudian dibandingkan dengan pete-pete atau bentor itu harus ditunggu dulu beberapa menit. Bentor juga agak mahal, bukan</p>			

agak mahal tapi mahal!

Pewawancara: Trus dibandingkan transportasi online tadi, anda memilih mana grab misalnya, atau pete-pete?

Narasumber: bagusnya grab, karena lebih mudah.

Pewawancara : kalau ke Sentral naik apa?

Narasumber: naik pete-pete, bergantung banyak orang. Kalau harus naik grab mahal, kalau lebih dari 2 orang bisa pakai grab. Jadi tergantung kondisi.

Pada hari Ahad tanggal 22 Juli 2018, peneliti telah melakukan wawancara dengan seorang mahasiswa pengguna layanan transportasi online. Dialog antara peneliti dengan narasumber direkam dalam smartphone dan ditulis dalam bentuk kartu data. Dalam penelitian tersebut narasumber menjelaskan pendapatnya mengenai keberadaan transportasi online khususnya di kota Makassar. Menurutnya bahwa keberadaan transportasi online itu bagus karena layanannya lebih memudahkan bagi pengguna. Di samping itu ia juga mengatakan bahwa biaya transportasi online terbilang murah dibandingkan dengan transportasi umum seperti bentor. Alasannya lebih memilih transportasi online karena lebih memudahkan dan biaya murah.

No	Subjek	Jenis transportasi	Ket
220718	Anita Rahayu Mahasiswa	Grab	Penumpang

Percakapan peneliti dan subjek:

Pewawancara: Bagaimana pendapat anda tentang keberadaan transportasi online?

Narasumber: secara pribadi transportasi online sebenarnya bagus. Tapi kalau secara global memiliki dampak yang banyak. Grab atau GO-JEK lebih banyak yang menggunakan mobil pribadi. Dibandingkan dengan pete-pete dan bentor mereka lebih banyak dikenakan pajak. Grab memang memudahkan dan memiliki fasilitas yang bagus hanya saja sangat berdampak bagi perekonomian masyarakat kelas bawah. Kalau menurut saya seharusnya grab dan gojek tidak diperadakan, karena sebelumnya juga transportasi berjalan lancar.

Pewawancara: Anda lebih memilih mana transportasi online atau transportasi konvensional?

Narasumber: Kalau seandainya angkot bisa menempuh satu kali perjalanan ketempat yang ingin saya tuju, maka saya lebih memilih naik angkot, penggunaan grab tergantung kondisi saja.

Pada hari yang sama yakni Ahad 22 Juli 2018 peneliti mewawancarai seorang mahasiswa bernama Anita Rahayu, pengguna grab. Dalam wawancara tersebut Anita memberikan gambaran yang berbeda dari narasumber yang pertama. Anita mengatakan bahwa keberadaan grab memang bagus tapi memiliki dampak yang banyak terutama pada masyarakat kelas bawah. Menurutnya transportasi online seharusnya tidak diperadakan karena sebelum adanya transportasi online semuanya juga bisa berjalan lancar. Ia juga mengatakan penggunaan grab tergantung kondisi,

namun jika hanya menempuh satu kali perjalanan ketempat yang ingin dia tuju dia lebih memilih naik angkot. Melihat dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan narasumber, memberikan gambaran bahwa narasumber mendukung keberadaan transportasi online. Namun disisi lain narasumber juga melihat penggunaan transportasi umum dan dampak yang ditimbulkan oleh transportasi online begitu besar.

No	Subjek	Jenis transportasi	Ket
250718	Mifta Mahasiswa	Grab	Penumpang
<p>Percakapan peneliti dan subjek:</p> <p>Pewawancara : Anda pengguna transportasi online?</p> <p>Narasumber: Iya!</p> <p>Pewawancara: Sudah sering pakai transportasi online?</p> <p>Narasumber: Iya!</p> <p>Pewawancara: Grab atau Gojek?</p> <p>Narasumber: Dulu pernah menggunakan gojek, tapi sekarang beralih ke grab</p> <p>Pewawancara: Mengapa anda beralih?</p> <p>Narasumber : Karena di grab itu memiliki banyak keuntungan. Pertama, lebih banyak mendapatkan poin, lebih terjangkau daripada gojek</p> <p>Pewawancara: Bagaimana pendapat anda tentang keberadaan transportasi online?</p> <p>Narasumber: Sangat membantu, sebagai mahasiswa aktivis yang sering bepergian</p>			

dan tidak memiliki kendaraan, jadi grab sangat membantu, lebih memudahkan dan lebih banyak menampung penumpang, selain itu ongkosnya sedikit.

Pewawancara: Anda lebih memilih mana, grab atau pete'-pete' (angkot)?

Narasumber: Saya lebih memilih grab karena keberadaannya bisa dilacak.

Pada hari Rabu 25 Juli 2018 peneliti mewawancarai seorang mahasiswa bernama Mifta, pengguna Grab. Menurutnya, keberadaan grab sangat membantu segala kegiatannya, apalagi ketika ingin bepergian. Sebelumnya ia menggunakan Go-jek, namun ia beralih untuk menggunakan grab. Beberapa alasan mengapa ia lebih memilih grab, yaitu karena kemudahannya, lebih banyak menampung penumpang, lebih terjangkau, dan lebih banyak poinnya. Kemudian narasumber juga menambahkan bahwa ia lebih memilih grab dibandingkan dengan transportasi umum, pete-pete misalnya, karena keberadaannya bisa dilacak, sehingga keamanannya masih bisa terjamin.

No	Subjek	Jenis transportasi	Ket
310718	Latifah Pelajar	Grab	Penumpang

Percakapan peneliti dan subjek:

Pewawancara : Dek, sering menggunakan transportasi online?

Narasumber : Iya kak!

Pewawancara :bagaimana pendapat adek mengenai keberadaan transportasi online

di kota Makassar, seperti Go-Jek, dan Grab?

Narasumber : Bagus, lebih mudah, apalagi ada promonya yang bisa digunakan, dan lebih mudah kemana-mana.

Pewawancara : lebih sering pakai Grab atau transportasi umum ?

Narasumber : Grab sih.

Data di atas diambil pada tanggal 31 Juli 2018. Latifah, salah satu pelajar SMA yang juga merupakan salah satu pengguna transportasi online (Grab). Ketika ditanya oleh peneliti mengenai keberadaan transportasi online di kota Makassar, Latifah pun menjawab bahwa keberadaan Grab sangat bagus karena lebih gampang dan memiliki promo. Dalam transportasi online seperti Grab misalnya pengguna memang sering mendapatkan promo berupa pemotongan biaya, biasanya Grab di Makassar menggunakan kode promo “ayomakassar”, dll. Namun, kode promo ini memiliki masa tenggang dan diganti dengan kode promo yang lain. Salah satu alasan mengapa Latifah lebih sering menggunakan Grab dibanding transportasi online, karena memiliki promo.

No	Subjek	Jenis transportasi	Ket
310718	Ibu Kurnia (38) IRT	Grab	Penumpang

Percakapan peneliti dan subjek:

Pewawancara : Bagaimana pendapat anda mengenai keberadaan transportasi online di kota Makassar?

Narasumber : Bagus!, lebih gampang, lebih memudahkan. Apalagi saya tinggalnya di luar daerah

Pewawancara : Sering pakai grab bu ?

Narasumber : Iya!

Pewawancara : Lebih pilih mana transportasi online atau transportasi umum ?

Narasumber : Lebih pilih transportasi online

Selain mewawancarai seorang pelajar, peneliti juga mengambil perspektif dari kalangan orang tua seperti data di atas yakni Ibu Kurnia yang merupakan seorang ibu rumah tangga. Ketika diminta pendapatnya mengenai keberadaan transportasi di kota Makassar ia pun menjawab bahwa transportasi online itu bagus karena lebih memudahkan ketika ingin bepergian keluar daerah misalnya. Ia pun lebih sering menggunakan transportasi online disbanding transportasi umum lainnya.

No	Subjek	Jenis transportasi	Ket
310718	Ibu Rini (36) Wiraswasta	Grab	Penumpang

Percakapan peneliti dan subjek:

Pewawancara :Bagaimana pendapat anda mengenai keberadaan transportasi online di kota Makassar?

Narasumber : Bagus, memudahkan dan juga cepat

Pewawancara :Lebih sering pakai ysng mana, transportasi online atau transportasi umum ?

Narasumber : Lebih sering pakai transportasi online karena dia memudahkan

Selain ibu Kurnia di atas peneliti juga mengambil pendapat dari seorang pegawai wiraswasta yakni ibu Rini. Dengan mengemukakan jawaban yang sama dengan Ibu Kurnia, bahwa keberadaan Grab itu bagus, lebih memudahkan dan cepat. ia juga lebih sering menggunakan transportasi online ketika bepergian daripada menggunakan transportasi umum.

3. Implikasi dari Keberadaan Transportasi Online di Kota Makassar

Angkutan umum di Kota Makassar memiliki bermacam-macam tipe termasuk angkutan yang banyak di Kota Makassar yaitu bentor angkutan beroda tiga yang mirip dengan becak tetapi menggunakan mesin sepeda motor, angkot (pete-pete), becak. Banyaknya tipe angkutan umum di Kota Makassar membuat persaingan untuk mengambil penumpang. Angkutan umum (pete-pete) khususnya untuk wilayah kota Makassar dan sekitarnya sudah memiliki masing-masing trayek untuk pengoperasian di seluruh Kota Makassar.

Untuk masyarakat kota berhak memilih angkutan apa yang mereka pilih sesuai tujuan, keamanan, dan kenyamanan mereka. Kecanggihan teknologi saat ini membuat sebuah inovasi baru 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 yakni para pengemudi transportasi konvensional (pete-pete, bentor). Adapun pendapat mereka mengenai keberadaan transportasi online saat ini, ditulis oleh peneliti sesuai kartu data di bawah ini :

No.	Subjek	Jenis Transportasi	Ket
230718	Basri Tiro 50 tahun	Bentor	Pengemudi
<p>Percakapan peneliti dan subjek:</p> <p>Pewawancara :Pak, bagaimana pendapat anda mengenai keberadaan transportasi online seperti grab dan gojek?</p> <p>Narasumber : Selama ada transportasi online, kalau saja pendapatan menurun setengahnya, itu masih bagus, tapi sekarang pendapatan menurun hingga 1/3 dari biasanya</p>			

Pewawancara : Mengapa anda tidak ikut bergabung dengan pengemudi transportasi online yang lain

Narasumber : Karena saya tidak terbiasa menggunakan transportasi dengan system online

Pewawancara : Sudah berapa lama anda menjadi pengemudi bentor ?

Narasumber : Sudah 10 tahun

Pewawancara : Bapak memiliki mata pencaharian lain selain bentor ?

Narasumber : Tidak, itulah mengapa keberadaan transportasi online sangat berdampak terhadap kehidupan kami. Di samping biaya transportasi online itu murah, mereka juga memiliki poin yang membuat masyarakat lebih memilih menggunakan grab.

Pada kartu data di atas menunjukkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti pada tanggal 23 Juli 2018. Peneliti mewawancarai seorang pengemudi bentor yang bernama Pak Basri Tiro. Ketika ditanya oleh peneliti, mengenai pendapatnya tentang keberadaan transportasi online di kota Makassar, beliau pun mengatakan bahwa sejak adanya transportasi online pendapatannya sangat menurun. Terlebih lagi dia tidak memiliki mata pencaharian lain sehingga keberadaan transportasi online sangat berdampak pada kehidupannya. Pak Basri Tiro ini sudah berumur 50 tahun, dan menjadi pengemudi bentor sejak 10 tahun yang lalu. Kemudian peneliti bertanya tentang alasan mengapa ia tidak ikut bergabung dalam komunitas transportasi online,

ia pun menjawab bahwa ia tidak terbiasa menggunakan transportasi dengan system online.

No.	Subjek	Jenis Transportasi	Ket
230718	M. Taufik 60 tahun	Bentor	Pengemudi
<p>Percakapan peneliti dan subjek:</p> <p>Pewawancara : Bagaimana pendapat anda mengenai keberadaan transportasi online?</p> <p>Narasumber : Sangat berdampak, sebelumnya pendapatan kami masih bisa mencapai lebih dari Rp. 100.000, namun sekarang kami hanya bisa mendapat Rp. 25.000/hari sementara bentor yang kami gunakan merupakan bentor pajak yang dibayar tiap hari sebanyak Rp. 25.000</p> <p>Pewawancara : Jadi sebelum adanya grab dan gojek pendapatan anda masih bisa mencapai Rp.100.000 ?</p> <p>Narasumber : Iya, namun sekarang pendapatan kami per hari maksimal Rp. 50.000, belum lagi pajak yang harus dibayar, belum lagi bensin yang harus dibeli</p> <p>Pewawancara : Sudah berapa tahun anda menjadi pengemudi bentor ?</p> <p>Narasumber : Sudah sekitar 5 tahun</p> <p>Pewawancara : Ada mata pencaharian yang lain selain bentor ?</p> <p>Narasumber : Tidak ada</p>			

Pada tanggal yang sama yakni 23 Juli 2018, peneliti juga mewawancarai Pak Taufik, seorang pengemudi bentor, beliau sudah berusia 60 tahun. Ketika peneliti bertanya mengenai dampak yang ditimbulkan oleh transportasi online saat ini beliau pun menjawab bahwa transportasi online sangat berdampak bagi kehidupannya. Sebelum adanya transportasi online pendapatannya masih bisa mencapai lebih dari Rp. 100.000. Namun, setelah adanya transportasi online ia hanya terkadang mendapat Rp. 25.000 per hari sementara bentor yang ia gunakan merupakan bentor pajak yang harus dibayar Rp. 25.000 per hari. Beliau juga tidak memiliki mata pencaharian yang lain selain daripada mengemudi bentor yang sudah menjadi pekerjaannya selama 5 tahun terakhir.

No	Subjek	Jenis Transportasi	Ket
230718	Suardi 38 tahun	Bentor	Pengemudi
<p>Percakapan peneliti dan subjek:</p> <p>Pewawancara : Sudah berapa lama anda menjadi pengemudi bentor ?</p> <p>Narasumber : Sejak ada bentor di Makassar, sekitar 10 tahun lalu</p> <p>Pewawancara : Bagaimana pendapat anda tentang keberadaan transportasi online ?</p> <p>Narasumber : Selama ada grab pendapatan saya menurun. Sejak hari ini saya baru mendapatkan Rp. 20.000 saja</p> <p>Pewawancara : Sebelum ada transportasi online, berapa pendapatan anda per hari ?</p> <p>Narasumber : Sebelumnya saya masih bisa mendapatkan Rp. 100.000/hari. Tapi</p>			

sekarang terkadang hanya mendapatkan Rp. 20.000 saja, bahkan kadang tidak dapat sama sekali, sementara bentor yang saya gunakan bentor pajak yang harus dibayar Rp. 20.000 per hari

Pewawancara : Mengapa anda tidak ikut bergabung dalam transportasi online ?

Narasumber : Saya ingin bergabung, hanya saja tidak ada panggilan dari pihak transportasi online, belum lagi persyaratan untuk bergabung terlalu banyak

Narasumber : Apa yang anda harapkan dari kebijakan pemerintah untuk menyikapi dampak yang ditimbulkan dari transportasi online ?

Narasumber : Saya tidak berharap banyak

Selain dari Pak Basri Tiro dan Pak Taufik di atas peneliti juga mewawancarai pengemudi bentor yang lain yakni Pak Suardi (38 tahun) beliau membawa bentor sejak 10 tahun yang lalu. Ketika ditanya oleh peneliti mengenai keberadaan transportasi online ia pun memberikan jawaban yang tidak jauh berbeda dari jawaban yang diberikan oleh pengemudi bentor yang lain, seperti Pak BASri dan Pak TAufik di atas. Ia mengemukakan bahwa selama ada Grab pendapatannya menurun bahkan sejak kami mewawancarainya pada malam hari beliau baru mendapatkan Rp. 20.000 saja selama sehari. Sementara sebelum adanya transportasi online pendapatannya masih bisa mencapai Rp. 100.000 per hari. Ketika ditanya oleh peneliti mengapa ia tidak ikut bergabung dalam komunitas transportasi online, ia mengatakan bahwa tidak ada panggilan dari pihak transportasi online belum lagi persyaratan untuk ikut bergabung terlalu banyak.

No.	Subjek	Jenis Transportasi	Ket
230718	Udin 54 tahun	Bentor	Pengemudi
<p>Percakapan peneliti dan subjek:</p> <p>Pewawancara : Sudah berapa tahun anda menjadi pengemudi bentor ?</p> <p>Narasumber : Sudah 2 tahun</p> <p>Pewawancara : Bagaimana pendapat anda tentang keberadaan transportasi online ?</p> <p>Narasumber : Yang jelas ada perubahan, sebelum ada grab pendapatan saya bagus, biasanya saya mendapatkan lebih dari Rp.100.000/hari, namun setelah adanya grab, saya hanya mendapatkan Rp.10.000/hari</p> <p>Pewawancara : Bentor yang anda gunakan bentor pajak atau bentor sendiri ?</p> <p>Narasumber : Bentor sendiri</p> <p>Pewawancara : Apakah anda mempunyai mata pencaharian yang lain ?</p> <p>Narasumber : Tidak, saya hanya menggunakan bentor</p> <p>Pewawancara : Mengapa anda tidak ikut bergabung dengan pengemudi transportasi online ?</p> <p>Narasumber : Saya tidak bisa meninggalkan bentor saya, karena jika saya tinggalkan maka bentor saya hancur</p> <p>Pewawancara : Apa yang anda harapkan dari kebijakan pemerintah untuk mengatasi dampak transportasi online ?</p> <p>Narasumber : Saya tidak meminta pemerintah menghapus transportasi online yang</p>			

sudah terlanjur cukup banyak, hanya saja saya berharap biaya transportasi online tidak jauh berbeda dengan biaya transportasi umum

Narasumber lain yang menyampaikan keluhannya sejak adanya transportasi online di kota Makassar yakni Pak Udin (54) tahun yang mengatakan bahwa semenjak adanya Grab, Gojek, pendapatannya sangat menurun. Bahkan terkadang ia hanya mendapatkan Rp. 10.000 per hari, sebelumnya pendapatannya masih bisa mencapai Rp. 100.000 per hari. Tidak seperti tukang bentor kebanyakan yang menggunakan bentor pajak, namun Pak Udin ini justru menggunakan bentor sendiri. Sama seperti tukang bentor lainnya Pak Udin juga tidak mempunyai pekerjaan sampingan. Kemudian alasan Pak Udin tidak bergabung dengan komunitas pengemudi transportasi online karena ia tidak ingin meninggalkan bentornya yang jika di tinggalkan bentornya bisa hancur sia-sia. Pak udin berharap ada kebijakan dari pemerintah untuk mengatasi dampak yang ditimbulkan oleh transportasi online seperti adanya pembatasan biaya transportasi online agar tidak jauh berbeda dengan biaya transportasi umum lainnya.

No.	Subjek	Jenis Transportasi	Ket
270718	Syamsuddin 40 tahun	Bentor	Pengemudi
<p>Percakapan peneliti dan subjek: Pewawancara : Bagaimana pendapat anda mengenai keberadaan transportasi</p>			

online?

Narasumber : Selama adanya grab dan gojek pendapatan tukang bentor sangat menurun. Biasanya sebelum ada transportasi online kami bisa mendapatkan Rp.50.000 sampai Rp. 100.000, sekarang untuk mendapatkan uang senilai Rp. 20.000 saja sangat susah. Sehari ini kami meninggalkan rumah sekitar pukul 06.00 pagi, sampai sekarang sudah pukul 10.00 tapi kami belum mendapatkan satu pun penumpang.

Pewawancara : Sudah berapa tahun jadi tukang bentor ?

Narasumber : Kurang lebih 3 tahun

Pewawancara : apakah anda memiliki mata pencaharian yang lain ?

Narasumber : Tidak

Pewawancara : Bentor yang anda gunakan bentor sendiri atau bentor pajak ?

Narasumber : Kami menggunakan bentor pajak, belum lagi kebanyakan dari kami tinggal di rumah kontrakan

Pewawancara : Mengapa anda tidak ikut bergabung dengan pengemudi transportasi online

Narasumber : Kami ingin bergabung hanya saja kami tidak memiliki HP dan motor

Pewawancara : Apa yang anda harapkan dari kebijakan pemerintah untuk mengatasi dampak transportasi online ?

Narasumber : Yang saya harapkan pemerintah bisa mengurangi dan membatasi transportasi online dan juga tidak mengizinkan penggunaan promo yang terlalu

banyak.

Data lain yang diambil dari tukang bentor yang diteliti pada 27 Juli 2018. Syamsuddin (40 tahun) merupakan pengemudi bentor yang mengalami hal yang sama dengan pengemudi bentor lainnya. Ia mengatakan kepada peneliti bahwa selama adanya Grab dan Gojek pendapatannya sangat menurun, untuk mendapat uang Rp. 20.000 saja sangat susah. Bahkan sejak ia meninggalkan rumah sekitar pukul 06.00 pagi, sampai ketika peneliti mewawancarai yakni pukul 10.00 pagi, ia pun belum pernah meninggalkan tempat (belum mendapatkan satu pun penumpang). Sama seperti tukang bentor lainnya ia menggunakan bentor pajak dan juga tinggal di rumah kontrakan. Ia juga tidak memiliki mata pencaharian lain, ia ingin bergabung dengan komunitas pengemudi transportasi online hanya saja tidak memiliki HP dan motor pribadi. Harapannya agar pemerintah bisa mengurangi dan membatasi transportasi online yang ada di Makassar. Juga tidak mengizinkan penggunaan promo atau potongan harga yang terlalu banyak

No.	Subjek	Jenis transportasi	Ket
280718	Supri Dg. Kanro 40 tahun	Bentor	Pengemudi
<p>Percakapan peneliti dan subjek:</p> <p>Pewawancara :Bagaimana pendapat anda mengenai keberadaan transportasi online?</p>			

Narasumber : Semenjak adanya transportasi online, pendapatan sudah menurun, saya tidak lagi mendapatkan Rp. 50.000/hari

Pewawancara : Mengapa anda tidak ikut bergabung dengan komunitas transportasi online ?

Narasumber : Bagaimana kami bisa ikut bergabung, sementara kami tidak memiliki pendidikan sama sekali. Untuk bisa bergabung paling tidak harus tau membaca

Pewawancara : Apa yang anda harapkan dari kebijakan pemerintah untuk mengatasi dampak dari transportasi online ?

Narasumber : Mungkin beginilah keadaan kami seterusnya. Kalaupun kami ingin mencari pekerjaan lain, kami hanya bisa menjadi buruh bangunan.

Pewawancara : Bentor yang anda gunakan bentor sendiri atau bentor pajak ?

Narasumber : Bentor sendiri, hanya saja kami tinggal di rumah kontrak yang juga banyak membutuhkan biaya seperti lampu, air dan juga kebutuhan keluarga.

Pewawancara : Sudah berapa tahun anda menjadi pengemudi bentor ?

Narasumber : Sudah 10 tahun, karena saya menjadi tukang bentor sejak tahun 2009

Data terakhir yang diambil oleh peneliti dari pengemudi bentor yakni data yang diambil pada tanggal 28 Juli 2018, peneliti mewawancarai Pak Supri (40 tahun). Ia mengemukakan bahwa semenjak adanya transportasi online pendapatannya sangat menurun, tidak lagi mendapatkan 50 perhari. Alasannya mengapa ia tidak ikut bergabung dalam komunitas transportasi online karena ia tidak memiliki pendidikan

sama sekali. Kalau pun ia ingin beralih kepekerjaan lain, ia hanya bisa menjadi buruh bangunan. Untungnya, bentor yang ia gunakan bentor sendiri. Namun disisi lain pendapatan sehari-harinya tidak dapat membayar rumah kontrak yang juga banyak membutuhkan biaya. Pak Supri mengemudikan bentor sejak tahun 2009.

Dari hasil penelitian tukang bentor peneliti dapat menyimpulkan bahwa keberadaan transportasi online seperti Grab, Gojek, dll menimbulkan dampak bagi kehidupan tukang bentor di kota Makassar. Terutama pada tukang bentor yang menggunakan bentor pajak. Belum lagi kebanyakan dari mereka menggunakan rumah kontrakan yang biayanya tidak sebanding dengan pendapatannya.

Selain dari pengemudi bentor, transportasi online juga berdampak pada pengemudi transportasi umum lainnya (pete-pete). Data di bawah ini adalah data yang diambil oleh peneliti dari pengemudi pete-pete.

No.	Subjek	Jenis Transportasi	Ket
280718	Baso 38 tahun	Angkot (pete'-pete')	Pengemudi
Percakapan peneliti dan subjek:			
Pewawancara : Bagaimana pendapat anda mengenai keberadaan transportasi online?			
Narasumber : Selama ada grab dan sejenisnya pendapatan saya menurun			
Pewawancara : Berapa pendapatan anda sebelum muncul transportasi online ?			

Narasumber : Biasanya kami mendapat Rp.200.000/hari, paling rendah Rp.100.000/hari, namun sekarang kami hanya bisa mencapai Rp.50.000/hari bahkan terkadang kami tidak mendapatkan sama sekali.

Pewawancara : Sudah berapa tahun anad menjdai supir angkot ?

Narasumber : Sudah 10 tahun

Pewawancara ; Apakah anda memiliki mata pencaharian lain ?

Narasumber : Tidak, hanya sebagai supir angkot saja

Pewawancara : Apakah mobil yang anda gunakan mobil pajak ?

Narasumber : Tidak, ini mobil sendiri

Pewawancara : Biasanya kalau mobil pajak berapa yang harus dibayar ?

Narasumber : Paling rendah Rp.50.000/hari

Pewawancara : Mengapa anda tidak ikut bergabung ke dalam komunitas transportasi online ?

Narasumber : Karena jumlah mereka sudah terlalu banyak

Data di atas diambil pada tanggal 28 Juli 2018, dari pengemudi pete-pete. Peneliti mewawancarai pak Baso (38 tahun). Ketika peneliti bertanya tentang transportasi online, ia mengatakan bahwa sejak adanya Grab dan sejenisnya pendapatannya sangat menurun. Sebelum muncul transportasi online, pendapatannya masih bisa mencapai Rp. 200.000 per hari namun sekarang pendapatannya menurun Rp. 50.000 per hari, bahkan kadang tidak mendapatkan sama sekali. Pak Baso sudah menjadi supir angkot selama 10 tahun. Ia juga tidak memiliki mata pencaharian yang

lain, untung saja mobil yang ia gunakan bukan mobil pajak. Ia juga mengatakan bahwa mobil pajak yang lain itu dibayar minimal Rp. 50.000 per hari. Ketika peneliti bertanya mengapa ia tidak ikut bergabung dengan komunitas transportasi online ia mengatakan bahwa jumlah mereka sudah terlalu banyak.

B. Pembahasan

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi ke V, transportasi adalah pengangkutan barang oleh kendaraan sesuai dengan kecanggihan teknologi. Sedangkan pengertian transportasi menurut para ahli yaitu, transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain (Salim,2000). Sementara Miro (2005), transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Di Indonesia terdiri dari tiga jenis transportasi, yakni transportasi darat, udara dan laut. Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi angkutan daratlah yang paling sering digunakan oleh masyarakat Indonesia. Sarana transportasi sangat penting peranannya terutama untuk meningkatkan keterjangkauan (accessibility) suatu

wilayah. Dengan adanya transportasi akan membuka isolasi atau daerah-daerah terpencil yang nantinya ikut berkembang seperti daerah-daerah lainnya.

Dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis online pada kota-kota besar di Indonesia termasuk Makassar. Perkembangan transportasi yang dulu hanya transportasi sederhana seperti sepeda, delman, becak kemudian berubah menjadi transportasi yang lebih modern, misalnya dengan adanya alat transportasi yang dilengkapi dengan AC (*air conditioner*) yang memberikan kenyamanan bagi penumpang dan kecanggihan-kecanggihan yang lain yang semakin memanjakan setiap penggunanya.

Dewasa ini, bidang transportasi di Indonesia sedang digencarkan dengan munculnya transportasi berbasis online. Kehadiran jasa transportasi berbasis online yang menggunakan internet sangat berpengaruh bagi masyarakat dalam segala aktivitas secara cepat dan efisien. Transportasi online merupakan transportasi yang memanfaatkan aplikasi sebagai media pemesanan untuk memudahkan konsumen dalam hal pemenuhan kebutuhan. Pada tahun 2011 berdiri perusahaan transportasi online pertama yang sampai saat ini hangat dibicarakan yaitu Go-Jek. PT Go-Jek Indonesia merupakan sebuah perusahaan swasta penyedia jasa berbasis teknologi yang bermitra dengan pengendara ojek di beberapa kota di Indonesia. Selain Go-Jek,

muncul pula perusahaan transportasi online yang lain seperti, Grab, SmartJek, BangJek, Taksi Jeger, Ojesy, Blujek, Uber, Ladyjek, dan My Blu Bird.

Di Makassar, seiring dengan adanya pengembangan kota metropolitan dengan nama Mamminasata dan kota Makassar sebagai pusat pengembangannya. Dengan konsep pengembangan kota metropolitan ini, maka pelaksanaan pembangunan diberbagai bidang dikoordinasikan berdasarkan Rencana Umum Tata Ruang Wilayah kota Mamminasata, khususnya di bidang transportasi. Baik transportasi angkutan penumpang maupun transportasi angkutan barang. Transportasi jenis apapun di kota Makassar diatur berdasarkan sistem yang telah ada dari Dinas Perhubungan.

Ada pun visi dan misi dari Dinas Perhubungan kota Makassar:

Visi : Menuju Transportasi perkotaan yang :

1. Terpadu
2. Berkelanjutan
3. Berorientasi Global
4. Ramah Lingkungan

Misi :

1. Mewujudkan sarana transportasi yang aman, handal, ramah lingkungan dan terjangkau masyarakat.
2. Mewujudkan prasarana transportasi yang berkualitas dan memiliki standar Nasional dan Internasional.
3. Meningkatkan kenyamanan dan keselamatan transportasi.
4. Meningkatkan aksebilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa perhubungan.

5. Meningkatkan manajemen transportasi perkotaan yang mudah di akses melalui jaringan transportasi terpadu.
6. Memberdayakan sumber daya aparatur dan meningkatkan kesadaran masyarakat dengan budaya tertib berlalu lintas.
7. Memperkecil tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan transportasi.

Perubahan model transportasi dari konvensional ke transportasi berbasis online sangat diminati masyarakat termasuk masyarakat kota Makassar. Hal ini termasuk perubahan sosial masyarakat yang menghendaki kemudahan dalam penggunaan moda transportasi. Perubahan-perubahan sosial yang terjadi di tengah masyarakat merupakan gejala normal. Pengaruhnya bisa cepat menjalar ke bagian-bagian dunia lain berkat adanya komunikasi modern (Soekanto, 2009:259).

Diantara faktor penyebab dan penunjang perubahan sosial adalah teknologi dan masyarakat itu sendiri. Beralihnya jasa pengguna transportasi konvensional ke transportasi online dipengaruhi oleh faktor kecanggihan alat komunikasi (teknologi) dan keinginan masyarakat yang senantiasa menghendaki kemudahan. Perilaku masyarakat dalam menyikapi perubahan akan menerima jika perubahan itu banyak memberikan keuntungan (seperti dibutuhkan, dapat dipahami dan dikuasai, menguntungkan, tidak merusak prestise, meningkatkan taraf hidup, tidak bertentangan dengan tata nilai di masyarakat).

Adanya perkembangan transportasi online di Makassar sebagai hasil dari kecanggihan, menimbulkan perspektif positif pada kebanyakan masyarakat kota

Makassar. Perspektif ini yang kemudian melahirkan atribusi berupa kecenderungan masyarakat dalam memilih transportasi berbasis online. Atribusi merupakan proses dilakukan untuk mencari sebuah jawaban atau pertanyaan mengapa atau apa sebabnya atas perilaku orang lain atau pun diri sendiri, menurut Dayakisni (2006:52). Kemudian Sarwono (2009) mengemukakan bahwa atribusi merupakan analisis kausal, yaitu penafsiran terhadap sebab-sebab dari mengapa sebuah fenomena menampilkan gejala-gejala tertentu. Baron (2004), atribusi berarti upaya kita untuk memahami penyebab di balik perilaku orang lain, dan dalam beberapa kasus, juga penyebab dalam perilaku kita sendiri. Atribusi merupakan suatu proses penilaian tentang penyebab yang dilakukan individu setiap hari terhadap berbagai peristiwa, dengan atau tanpa disadari.

Bentuk atribusi masyarakat terhadap transportasi online di kota Makassar telah diteliti, dirangkum, dan direkam oleh peneliti. Dari hasil penelitian tersebut diperoleh data mengenai bentuk atribusi masyarakat terhadap transportasi online disebabkan oleh beberapa factor, diantaranya lebih mudahnya penggunaan layanan pada transportasi online karena pengguna hanya memesan melalui aplikasi transportasi online yang didownload terlebih dahulu melalui HP android. Aplikasi transportasi online seperti Go-Jek, Grab, Uber, dan sejenisnya, sangat mudah di download bagi siapa saja yang sudah menggunakan handephone. Tidak hanya memudahkan, tarif transportasi online terbilang murah dibanding dengan angkutan umum lainnya seperti bentor, dan pete-pete, sehingga masyarakat lebih cenderung memilih transportasi online. misalnya, jika kita menggunakan angkutan umum (pete-pete) dari terminal

Malengkeri menuju ke kampus Universitas Hasanuddin (Unhas), harus menempuh perjalanan kurang lebih satu jam, dengan menggunakan dua jalur pete-pete yang berbeda. Satu jalur pete-pete dikenakan tarif Rp.5000 per orang , dengan jarak dekat ataupun jarak jauh, tarifnya tetap sama. Jika menggunakan dua jalur pete-pete yang berbeda, satu orang dikenakan tarif Rp. 10.000. Adanya tarif yang telah ditetapkan pada setiap trayek, membuat masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan online, apalagi jika mereka lebih dari dua orang. Walaupun yang menggunakan transportasi online hanya satu orang saja, dilihat dari tarifnya memang agak mahal, namun keuntungan lain yang bisa diberikan oleh transportasi online adalah lebih cepat, bisa menghindari kemacetan, dan hanya sekali jarak tempuh (tidak berpindah-pindah kendaraan). Belum lagi adanya promo yang diberikan oleh pihak transportasi online berupa potongan harga yang semakin memanjakan penggunanya.

Kecenderungan masyarakat dalam memilih transportasi online dibanding transportasi konvensional seperti bentor dan pete-pete di kota Makassar membuat para pengemudi angkutan umum tersebut merasa diambil haknya, karena eksistensi mereka meredup seiring maraknya penggunaan transportasi dengan sistem online ini. Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti terhadap beberapa pengemudi transportasi konvensional mereka mengeluhkan keberadaan transportasi online seperti Grab dan semacamnya, karena pendapatan mereka menurun drastis semenjak keberadaan transportasi online ini. Terlebih lagi mereka yang menggunakan pete-pete atau bentor sewa, di mana semenjak keberadaan transportasi online ini pendapatan

mereka tidak cukup untuk kebutuhan mereka membayar pajak kendaraan yang mereka gunakan.

C. Kesesuaian Teori dengan Hasil Penelitian

Ketika kita melihat apa yang dilakukan oleh orang lain, seringkali kita mencoba untuk mengetahui atau memahami alasan mengapa orang tersebut berperilaku tertentu, hal inilah yang dinamakan dengan atribusi. Atribusi terbagi menjadi 2 pengertian : 1) Atribusi sebagai proses persepsi, atribusi merupakan inti dari proses persepsi manusia, 2) Atribusi sebagai penilaian kausalitas, kognisi sosial adalah proses di mana orang merasakan dan membuat penilaian tentang orang lain. Di sinilah kemudian muncul atribusi sebagai penilaian kausalitas yang menekankan pada penyebab orang berperilaku tertentu. Terdapat dua jenis atribusi kausalitas yaitu atribusi personal dan atribusi impersonal, yang dimaksud dengan atribusi personal adalah penyebab personal atau pribadi yang merujuk pada kepercayaan, hasrat, dan intense yang mengarahkan pada perilaku manusia yang memiliki tujuan. Sedangkan atribusi impersonal adalah penyebab di luar pribadi yang bersangkutan yang merujuk pada kekuatan yang tidak melibatkan intense atau tujuan. Untuk itu dalam ranah persepsi sosial, orang akan berupaya untuk menjelaskan terjadinya sebuah perilaku. Jadi bentuk atribusi dalam penelitian ini yaitu dengan adanya keunggulan yang dimiliki oleh transportasi online yang kemudian membuat masyarakat lebih cenderung memilih menggunakan transportasi tersebut.

Selain bentuk atribusi yang ada dalam pembahasan ini, adapula wujud modernisasi yakni bentuk transformasi dari keadaan yang kurang maju atau kurang berkembang kearah yang lebih baik dengan harapan tercapai kehidupan masyarakat yang lebih maju, berkembang, dan makmur. Misalnya transformasi transportasi yang awalnya menggunakan transportasi manual seperti kuda, sepeda kemudian mengalami perubahan yakni munculnya kendaraan yang digerakkan oleh mesin seperti motor, mobil, kereta api, dll dan yang paling fenomenal sekarang ini adalah transportasi berbasis online yang merupakan sebuah inovasi dari kecanggihan teknologi.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa, atribusi masyarakat terhadap transportasi online di kota Makassar disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya lebih mudahnya penggunaan layanan pada transportasi online karena pengguna hanya memesan melalui aplikasi transportasi online yang didownload terlebih dahulu melalui HP android. Tidak hanya memudahkan, tarif transportasi online terbilang murah dibanding dengan angkutan umum lainnya seperti bentor, dan pete-pete. Selain itu, transportasi online cepat dalam merespon keinginan pelanggannya, dan juga banyak menyediakan promo sebagai potongan tarif.

Hadirnya transportasi online khususnya di kota Makassar menimbulkan dampak bagi para pengemudi transportasi konvensional. Dampak yang ditimbulkan berupa berkurangnya peminat transportasi konvensional yang menyebabkan menurunnya pendapatan para pengemudi konvensional. Sebagian dari pengemudi kendaraan konvensional ini menggunakan kendaraan pajak, rumah kontrak, yang membutuhkan banyak biaya. Sementara mereka tidak memiliki mata pencaharian yang lain selain sebagai pengemudi transportasi.

B. Saran

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti, maka peneliti menyarankan agar Pemerintah Kota Makassar mengeluarkan kebijakan mengenai transportasi online di kota Makassar yang sudah terlalu banyak. Adanya transportasi online semacam membuka lapangan kerja bagi sebahagian masyarakat kota, namun disisi lain menimbulkan dampak bagi masyarakat yang ekonominya rendah dan juga tidak memiliki keahlian dan pendidikan, hanya bisa bekerja sebagai pengemudi konvensional. Peneliti juga menyarankan agar pemerintah tegas dalam aturan undang-undang transportasi angkutan harus segera diambil, agar konflik angkutan konvensional dan angkutan online tidak meluas. Bagaimana pun, kehadiran salah satu transportasi online yang beroda dua di jalan, tidak memiliki izin operasi, sementara jumlah mereka semakin banyak. Aplikasi online harus ikut aturan dan undang-undang 22 Tahun 2009 tentang transportasi yang sudah di cantumkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustin Anis. 2017. *Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) di Surabaya*. Surabaya: Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia.
- Albana, 2010. *Atribution Theory (Harold Kelley)* From: <http://abana19.blogspot.com/2010/01/attribution-theory-harold-kelley1972.html>. (Diakses 19 September 2015).
- Baron, Robert A dan Byrne, Donn. 2004. *Psikologi Sosial*. Jakarta: Erlangga.
- Darmadi, Wardiman. 2016. *Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (Go-Jek) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya Di Kota Makassar*. Makassar: Universitas Islam Negeri Alauddin.
- Dayakisni, Tri. 2006. *Psikologi Sosial*. Yogyakarta: UMM Press.
- Heider, Fritz. 1958. *The Psychology of Interpersonal Relations*. London: Lawrence Erlbaum Associates.
- Mulyaningtyas, Yosefin. 2015. *Gojek tidak sesuai peraturan, ilegal kah?* From: <http://www.Sindikat.co.id/blok/gojek-tidak-sesuai-dengan-peraturan-ilegal-kh>. Diakses 28 September 2016.
- Indaris Farid, Namid S. Attamimi. 2007. *Ilmu Perundang-undangan*. Yogyakarta: Kanisis.
- John, Katsillis. (2014). *Modernization Theory*. (Online), (<https://googleweblight.com>, diakses 1 April 2014).
- Kadir Abdul M. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Nuraeni Dwi Habiba. 2016. *Aspek Hukum yang Timbul Dari Kegiatan Usaha Ojek Berbasis Aplikasi atau Online (Gojek)*. Bandung: Universitas Pasundan.
- Pranowo Bambang. 2013. *Sosiologi Sebuah Pengantar*. Tangerang: Laboratorium Sosiologi Agama.
- Ridwan S. Rindra. 2016. *Atribusi Siswa SMA Negeri 8 Makassar Dalam Media Sosial Instagram*: Universitas Islam Negeri Makassar.

- Robbin, S.P. 1996. *Perilaku Organisasi*. Jakarta: Prenhallindo.
- Salim Abbas. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sarwono Sarlito W. 2009. *Psikologi Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika
- Soekanto, Soerjono. 2012. *Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Suarsono Alvin. 2006. *Teori-Teori Modernisasi*. Jakarta: Pustaka LP3ES
- Upe, Ambo. 2010. *Tradisi Aliran Dalam Sosiologi Dari Filosofi Positivistik ke Post Positivistik*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Warpani, P. Suarjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.



DOKUMENTASI PENELITIAN

28 Juli 2018 Penelitian terhadap supir angkot



28 Juli 2018 Penelitian terhadap pengemudi bentor









RIWAYAT HIDUP



Mardatillah dilahirkan di Sinjai pada tanggal 20 Mei 1996, Penulis merupakan anak ke-1 dari tiga bersaudara buah kasih pasangan Ayahanda Ansar dan Ibunda Marhuma. Penulis memulai pendidikan pada tahun 2002 di SD 132 Bulujampi Kab. Sinjai dan menamatkan sekolah dasar pada tahun 2008. Penulis melanjutkan pendidikan ke SMP Negeri 1 Sinjai Selatan Kab. Sinjai dan tamat pada tahun 2011. Pada tahun yang sama pula, penulis melanjutkan pendidikan ke SMAN 2 Sinjai dan tamat pada tahun 2014. Pada tahun 2014 penulis melanjutkan pendidikan di Perguruan Tinggi Universitas Muhammadiyah Makassar pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan dan selesai pada tahun 2018.

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH
MAKASSAR
LEMBAGA PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN