

**STRATEGI ADAPTASI BEKERJA PENGENDARA OJEK  
KONVENSIONAL TERHADAP KEBERADAAN OJEK *ONLINE* DI  
KECAMATAN BIRINGKANAYA KOTA MAKASSAR**



**Disusun Oleh:**

A Moh Adriyandy

4517022005

**SKRIPSI**

Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Jenjang Strata 1

Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS BOSOWA**

**2023**

**STRATEGI ADAPTASI BEKERJA PENGENDARA OJEK  
KONVENSIONAL TERHADAP KEBERADAAN OJEK *ONLINE* DI  
KECAMATAN BIRINGKANAYA KOTA MAKASSAR**

**(Skripsi)**

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Jenjang Strata 1**

Program Studi Ilmu Sosiologi

Disusun Dan Diajukan Oleh

**(A. Moh Adriyandy)**

KEPADA

**PROGRAM STUDI ILMU SOSIOLOGI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS BOSOWA**

### HALAMAN PENGESAHAN

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Bosowa, tersebut namanya di bawah ini:

Judul : Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek *Online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar

Nama Mahasiswa : A. Moh Adriyandy

Nomor Stambuk : 4517022005

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

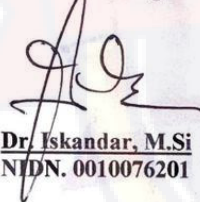
Jurusan : Ilmu Sosiologi

Telah diperiksa dan dinyatakan memenuhi syarat untuk mendapatkan gelar sarjana (S1) pada Program Studi Ilmu Sosiologi pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar.

Makassar, 21 Juni 2023

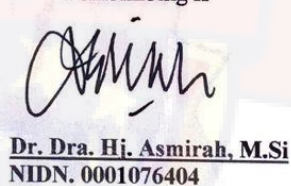
Menyetujui ;

Pembimbing I



**Dr. Iskandar, M.Si**  
NIDN. 0010076201

Pembimbing II



**Dr. Dra. Hj. Asmirah, M.Si**  
NIDN. 0001076404

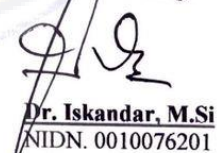
Mengetahui,

Dekan FISIP  
Universitas Bosowa Makassar



**Dr. A. Burchanuddin, S.Sos., M.Si**  
NIDN. 0905107005

Ketua Jurusan  
Ilmu/Sosiologi



**Dr. Iskandar, M.Si**  
NIDN. 0010076201

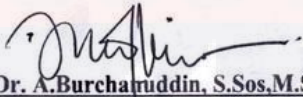
## HALAMAN PENERIMAAN

Pada hari Jumat Tanggal Sepuluh Bulan Februari Tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga Dengan Judul Skripsi **Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek Online Di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar**

Nama : **A. Moh Adriyandy**  
Nomor Stambuk : **4517022005**  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Program Studi : Ilmu Sosiologi

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana (S1) pada Program Studi Ilmu Sosiologi

**Pengawas Umum:**

  
**Dr. A. Burchanuddin, S.Sos, M.Si**

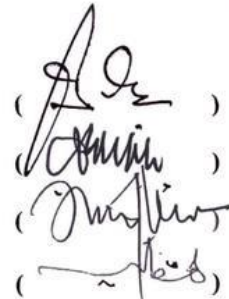
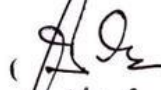
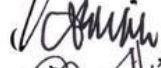


**Panitia Ujian :**

  
**Dr. Iskandar, M.Si**  
Ketua

  
**Dr. Dra. Hj. Asmirah, M.Si**  
Sekretaris

**Tim Penguji:**

1. Dr. Iskandar, M.Si
2. Dr. Dra. Hj. Asmirah, M.Si
3. Dr. A. Burchanuddin, S.Sos, M.Si
4. Dr. Hariduffin Halim, S.Pd, M.Si

  
(  )  
(  )  
(  )  
(  )

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : A. Moh Adriyandy  
NIM : 4518022010  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Program Studi : Ilmu Sosiologi  
Judul Skripsi : STRATEGI ADAPTASI BEKERJA PENGENDARA  
OJEK KONVENSIONAL TERHADAP KEBERADAAN  
OJEK *ONLINE* DI KECAMATAN BIRINGKANAYA  
KOTA MAKASSAR

Dengan ini menyatakan bahwa karya beserta laporan akhir / skripsi ini adalah benar merupakan hasil karya sendiri dan bukan duplikasi dari hasil karya orang lain.

Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan aturan yang berlaku.

**Makassar, 5 September 2023**

Penulis,



**A. Moh Adriyandy**  
**NIM: 4517022005**

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, dengan rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi “**STRATEGI ADAPTASI BEKERJA PENGENDARA OJEK KONVENSIONAL TERHADAP KEBERADAAN OJEK *ONLINE* DI KECAMATAN BIRINGKANAYA KOTA MAKASSAR**”. Sebagai salah satu syarat untuk memenuhi salah satu persyaratan guna memperoleh gelar pada Pendidikan Strata I Jurusan Ilmu Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Bosowa.

Penulis telah menerima banyak bantuan, dorongan, bimbingan dan arahan dari berbagai pihak untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah mendukung dan bekerjasama dalam penyelesaian skripsi ini:

1. Yang pertama kepada **Allah SWT**, sebagai pencipta alam semesta beserta segala isinya dan pemiliknya beserta segala ilmu yang telah diberikan kepada hambamu ini.
2. Secara khusus kepada kedua orang tua, Bapak **Andi Syafaruddin** dan Mama saya **Nurweda** yang dengan cinta kasihnya telah mendidik, merawat, membesarkan, mendoakan, menanamkan nilai-nilai serta penuh kesabaran sampai saat ini.
3. Kepada **Prof. Dr. Ir. Batara Surya, S.T., M.Si.** selaku Rektor Universitas Bosowa yang sudah menyediakan sarana dan prasarana untuk memenuhi kapabilitas mahasiswa.

4. Kepada Bapak **Dr. A. Burchanuddin, S.Sos., M.Si.** selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa, dan jajarannya yang sudah memfasilitasi izin penelitian ini sehingga dapat terlaksana dengan baik.
5. Kepada Ayahanda **Dr. Iskandar., M.Si.** selaku Ketua Program Studi Sosiologi dan Pembimbing I kami atas arahan, nasehat, kritikan dan saran serta motivasi yang telah di berikan kepada kami dari awal masuk ke dunia perkuliahan hingga proses penyusunan skripsi sangat bermanfaat bagi kami.
6. Terima Kasih Kepada Ibunda **Dr. Dra. Hj. Asmirah, M.Si.** Selaku Pembimbing II kami, terima kasih atas bimbingan, saran dan kritikan kepada kami baik dalam penulisan skripsi saya maupun dalam hal lainnya selama ini.
7. Kepada kembali kepada Bapak **Dr. A. Burchanuddin, S.Sos, M.Si** Selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa dan juga sebagai penguji I, dan Bapak **Dr. Harifuddin Halim, S.Pd, M.Si** Selaku penguji II saya Terima Kasih atas saran serta kritikan kepada kami untuk menyusun skripsi saya.
8. Kepada seluruh dosen program studi sosiologi yang telah mendidik dan memberikan pelajaran, masukan, kritikan dan motivasi yang bermanfaat bagi saya selama berjalanya proses perkuliahan sampai menyusun skripsi.
9. Kepada Keluarga besar saya yang tidak berhenti memberi dukungan kepada saya dalam segala hal yang saya lakukan sampai sekarang.
10. Terima kasih kepada teman-teman seperjuangan saya di Wakanda Squad dari awal masuk kuliah hingga sekarang yaitu **Ahmad Saleh, Fadhil Muzaffar, Chandra Handika, Aksan Surdin, Riska, dan Natalia Matteng** yang telah

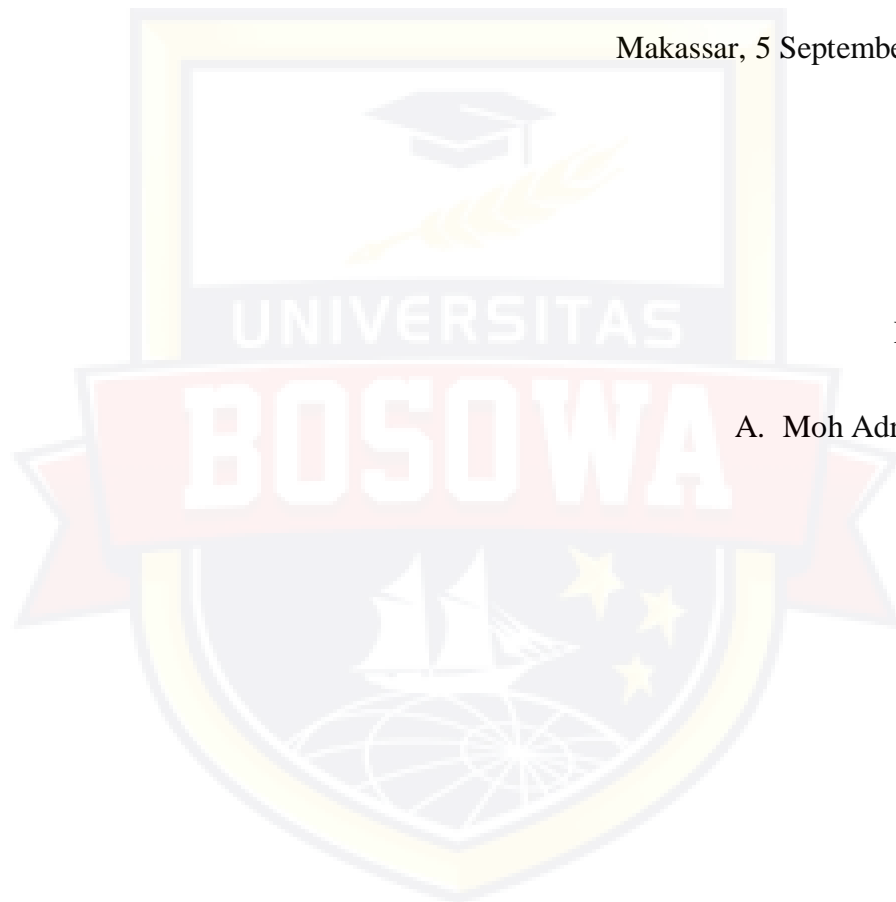
memberikan semangat dan motivasi kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.

11. Terima Kasih Kepada teman terdekat di Inti Cell Daya yaitu **Kamal, Iin, Ulfa,** dan **Mimi** yang telah memberi semangat dan motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
12. Terima Kasih Kepada **Andi Nurul Fadizya** dan **Andi Nurul Fauziah** selaku adik saya yang selalu memberikan support dan semangat saat menyusun skripsi ini.
13. Terimakasih Kepada Bapak **Rusbi** dan Ibu **Nurdalia** yang sudah seperti orang tua saya sendiri yang selalu memberi semangat dan motivasi dalam menyelesaikan studi.
14. Terima Kasih Kepada **Nurfadillah Ferdiansyah** sebagai seseorang yang selalu memberikan saya support dan masukan dalam penyusunan skripsi ini.
15. Terima Kasih Kepada teman-teman saya di Sosiologi angkatan 2017 tanpa terkecuali.
16. Terima Kasih Kepada semua yang telah terlibat dalam proses penyusunan skripsi saya terutama pengendara ojek konvensional yang berada di Kecamatan Biringkanaya yang telah menjadi informan guna melengkapi data penelitian di skripsi saya.
17. Terakhir, Terima kasih kepada diri saya sendiri karena telah mampu bertahan sampai pada titik ini dan mampu menyelesaikan penyusunan skripsi ini sebaik dan semaksimal mungkin, ini merupakan pencapaian patut dibanggakan untuk diri sendiri.



Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan tugas akhir ini masih banyak kekurangan, maka dari itu kritik dan saran yang membangun untuk penulis sangat diharapkan, guna menjadi referensi untuk penelitian-penelitian selanjutnya. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya dan pembaca pada umumnya.

Makassar, 5 September 2023



Penulis

A. Moh Adriandy

## ABSTRAK

**A.Moh Adriandy** Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek *Online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar (Dibimbing oleh Dr. Iskandar, M.Si dan Dr. Dra. Hj. Asmirah, M.Si)

Penelitian yang dilakukan pada bulan April 2023 sampai Juni 2023 di Pangkalan ojek konvensional di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Penelitian ini bertujuan untuk (1) Untuk mengetahui bagaimana dampak sosial dan ekonomi pengendara ojek konvensional akibat adanya pengendara ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar (2) Untuk mengetahui bagaimana strategi kerja pengendara ojek konvensional dalam mengimbangi pengendara ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.

Jenis penelitian yang dilakukan adalah pendekatan kualitatif, penentuan informan menggunakan teknik purposive sampling. Dalam teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara secara mendalam, observasi partisipatif, dokumentasi, dan studi literatur. Serta analisis datanya melalui reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Dampak sosial akibat adanya ojek online di Kecamatan Biringkanaya terhadap ojek konvensional adalah mempengaruhi motivasi dan semangat kerja, respon konsumen, serta berdampak pula pada kondisi keluarga ojek konvensional tersebut, dan dampak ekonomi akibat adanya ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya terhadap ojek konvensional yaitu berkurangnya jumlah pendapatan sehari-hari akibat pelanggan yang berkurang yang lebih menyukai ojek *online*. (2) Strategi adaptasi bekerja yang digunakan oleh ojek konvensional adalah sistem kerja tradisional, strategi bekerja sistem sosial ekonomi aktif, dan strategi bekerja sistem jaringan sosial.

## ABSTRACT

**A.Moh Adriyandy** Adaptation Strategy for Working Conventional Ojek Drivers to the Existence of Online Ojek in Biringkanaya District, Makassar City (Guided by Dr. Iskandar, M.Si and Dr. Dra. Hj. Asmirah, M.Si)

The research was conducted from April 2023 to June 2023 at a conventional motorcycle taxi base in Biringkanaya District, Makassar City. This study aims to: (1) To find out how the social and economic impact of conventional ojek drivers due to the existence of online motorcycle taxi drivers in Biringkanaya District, Makassar City, (2) To find out how the work strategy of conventional ojek drivers in balancing online motorcycle taxi drivers in Biringkanaya District, Makassar City.

The type of research carried out is a qualitative approach, determining informants using purposive sampling techniques. Data collection techniques are carried out by means of in-depth interviews, participatory observation, documentation, and literature studies. As well as data analysis through data reduction, data presentation, and conclusions.

The results showed that: (1) The social impact of online motorcycle taxis in Biringkanaya District on conventional motorcycle taxis is to affect motivation and morale and also has an impact on the condition of the conventional motorcycle taxi family, and the economic impact of online motorcycle taxis in Biringkanaya District on conventional motorcycle taxis is a decrease in the amount of daily income due to reduced customers who prefer online motorcycle taxis. (2) The working adaptation strategy used by conventional motorcycle taxis is the traditional work system, the working strategy of the active socioeconomic system, and the working strategy of the social network system.

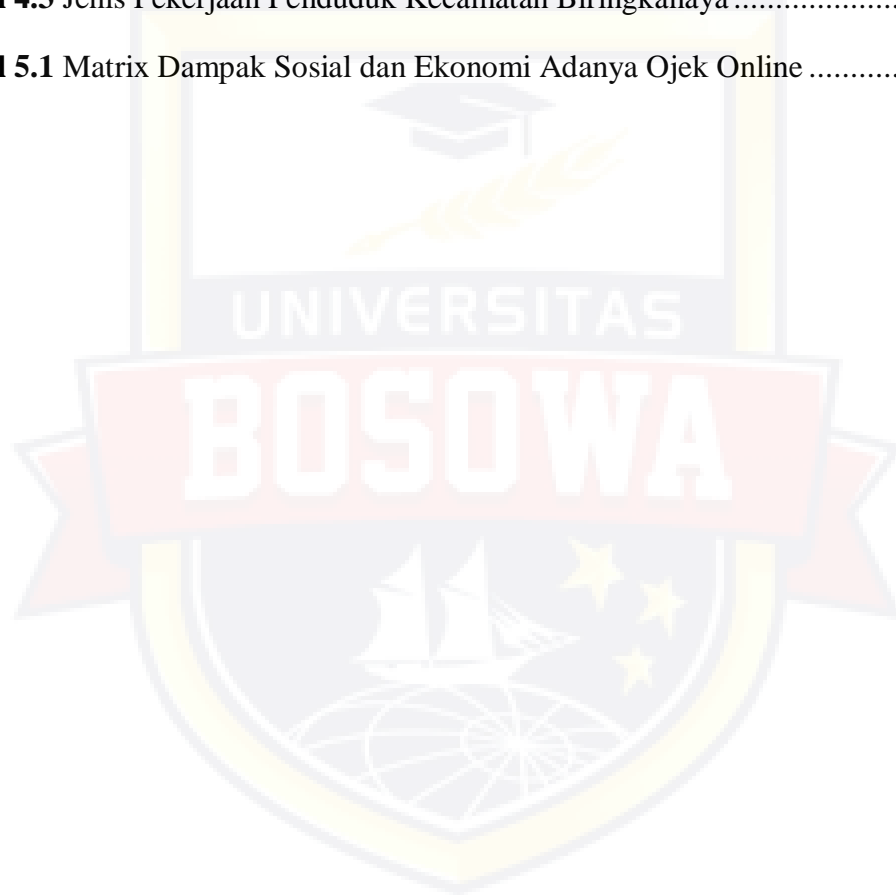
## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PENERIMAAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT</b> .....	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>x</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
Latar Belakang.....	1
Rumusan Masalah.....	8
Tujuan Penulisan .....	8
Manfaat Penulisan.....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>10</b>
Strategi Adaptasi.....	10
Perubahan Sosial.....	16
Ojek.....	23
Penelitian Terdahulu .....	27
Kerangka Konseptual.....	29
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....	<b>31</b>

Jenis Penelitian .....	31
Lokasi dan Waktu Penelitian.....	32
Sumber Data Dalam Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data.....	33
Informan Penelitian.....	36
Teknik Analisis Data.....	37
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN .....</b>	<b>39</b>
Gambaran Umum Wilayah.....	39
Gambaran Umum Keadaan Ojek Konvensional dan Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya.....	44
<b>BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN .....</b>	<b>46</b>
Hasil Penelitian.....	46
Pembahasan Penelitian.....	61
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>79</b>
Kesimpulan.....	79
Saran .....	80
<b>Daftar Pustaka .....</b>	<b>81</b>
<b>RIWAYAT HIDUP.....</b>	<b>104</b>

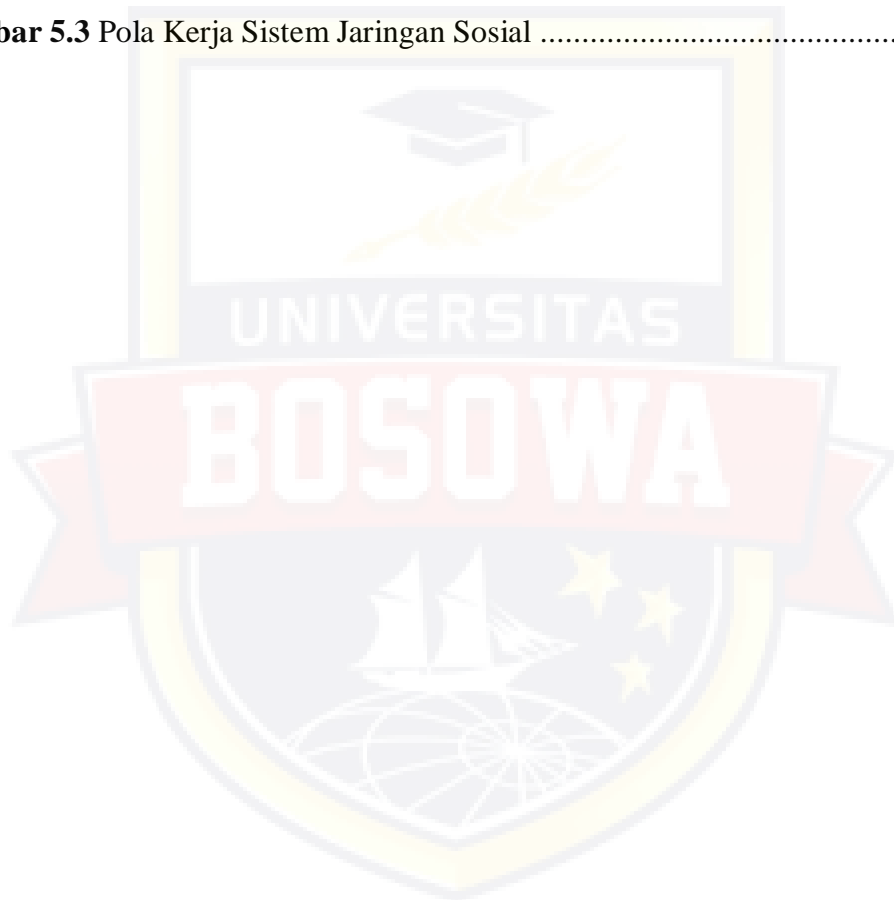
## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b> Penelitian Terdahulu .....	28
<b>Tabel 4.1</b> Jumlah Penduduk di Kecamatan Biringkanaya Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2022.....	42
<b>Tabel 4.2</b> Tingkat Pendidikan di Kecamatan Biringkanaya .....	43
<b>Tabel 4.3</b> Jenis Pekerjaan Penduduk Kecamatan Biringkanaya .....	44
<b>Tabel 5.1</b> Matrix Dampak Sosial dan Ekonomi Adanya Ojek Online .....	67



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.1</b> Bagan Kerangka Konseptual .....	30
<b>Gambar 4.1</b> Peta Teritorial Kecamatan Biringkanaya.....	41
<b>Gambar 5.1</b> Pola Kerja Tradisional.....	72
<b>Gambar 5.2</b> Pola Kerja Sistem Sosial Ekonomi Aktif .....	74
<b>Gambar 5.3</b> Pola Kerja Sistem Jaringan Sosial .....	77



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Persuratan .....	86
Lampran Pedoman Wawancara .....	95
Lampiran Dokumentasi .....	97





## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. LATAR BELAKANG**

Transportasi saat ini ialah fasilitas yang sangat dibutuhkan oleh setiap manusia untuk beralih dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan tenaga manusia dan juga mesin. Transportasi di Indonesia khususnya di Kota Makassar saat ini menjadi salah satu alat yang sangat dibutuhkan baik itu untuk mengalihkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain. Penyebaran transportasi saat ini kini semakin meningkat seiring dengan berjalannya waktu, sebab diikuti juga dengan penambahan penduduk dan kebutuhan masyarakat terhadap kendaraan untuk penunjang mobilitas mereka.

Aktivitas mobilitas penduduk saat ini sangatlah aktif dan membutuhkan moda transportasi yang menjadi salah satu faktor pendukung yang dibutuhkan untuk menunjang aktivitas mobilitas manusia. Jenis moda transportasi yang umum digunakan oleh masyarakat di Makassar pada umumnya adalah sepeda motor, sebab jika dilihat dari dua faktor yaitu faktor efisiensi dan ekonomis motor jauh lebih unggul dan dibutuhkan daripada yang lainnya.

Dari segi efisiensi, motor memiliki ukuran yang jauh lebih kecil daripada moda transportasi lainnya sama halnya dengan sepeda yang bahkan lebih kecil dari motor, namun jika dilihat dari segi kecepatannya orang akan lebih memilih motor sebab lebih cepat jika terjebak dalam kondisi macet, motor bisa bergerak lebih leluasa dibandingkan dengan mobil. Namun untuk memindahkan barang motor tidak dapat digunakan secara maksimal sebab penempatan barangnya lebih sedikit

dibandingkan dengan mobil. Sedangkan dari segi ekonomis motor memiliki harga yang lebih terjangkau daripada moda transportasi yang lain sehingga masyarakat lebih banyak membeli motor untuk digunakan jika ingin bepergian kemana saja.

Motor merupakan alat transportasi yang dimiliki oleh hampir seluruh warga di Indonesia khususnya di Kecamatan Biringkanaya kota Makassar, namun tidak semua masyarakat yang mampu membeli dan mampu menggunakan roda dua tersebut sehingga muncullah ide untuk membuat suatu pekerjaan yang bekerja dalam industri transportasi yang dapat menambah penghasilan manusia yang dikenal sebagai ojek motor hingga saat ini.

Ojek motor menyediakan jasa pengantaran barang dan orang dari tempat ke tempat lain dengan melakukan kesepakatan biaya jasa atau tarif terlebih dahulu sebelum sopir ojek mengantar ke tempat tujuan. Ojek motor mudah ditemui di Kota Makassar khususnya di Kecamatan Bieingkanaya, sebab sudah menjadi salah satu mata pencaharian yang umum bagi masyarakat yang tergolong berpendidikan rendah dan sulit mendapatkan pekerjaan yang tetap, serta minat masyarakat yang masih tinggi menggunakan jasa ojek motor tersebut karena lebih praktis dan masyarakat juga sudah lama mengenal keberadaan dan manfaat ojek motor tersebut.

Dalam perkembangannya di zaman sekarang kemajuan teknologi sudah mempengaruhi berbagai aspek kehidupan manusia, salah satu contoh di bidang transportasi adalah kemunculan ojek *online* yang tercipta akibat adanya perkembangan teknologi disertai dengan adanya keinginan seorang salah satu pendiri dan pencetus perusahaan ojek *online* di Indonesia yaitu Nadiem Makarim untuk mempermudah masyarakat atau konsumen untuk mendapatkan ojek motor

dengan hanya menggunakan *smartphone* mereka sendiri tanpa perlu susah payah mencari lokasi ojek pangkalan. Transformasi dari transportasi konvensional ke berbasis aplikasi *online* sangat diminati masyarakat dan ini merupakan suatu bentuk perubahan sosial masyarakat yang menghendaki kemudahan dalam penggunaan moda transportasi. Perubahan yang terjadi pada masyarakat merupakan gejala yang normal, pengaruhnya bisa menjalar dengan cepat ke bagian-bagian dunia lain berkat adanya komunikasi modern (Soekanto 2009:259).

Keberadaan ojek konvensional di Makassar saat ini sudah tidak banyak lagi sebab kebanyakan dari mereka sudah beralih menjadi ojek *online* atau bahkan sudah beralih pekerjaan lain sebab jumlah peminat ojek konvensional semakin berkurang dari waktu ke waktu. Menurut salah satu pengendara ojek konvensional yang sudah bekerja sangat lama sebagai ojek di pasar Daya jumlah pangkalan ojek di pasar Daya saat ini adalah 5 pangkalan yang masing-masing pangkalannya biasanya terdapat 3 atau 5 orang ojek konvensional, jadi jika dijumlahkan saat ini kurang lebih terdapat 20 orang ojek konvensional yang berada di pasar Daya saat ini.

Di lansir dari website kaskus.com, 2015 adalah tahun yang luar biasa untuk kemajuan layanan transportasi *on demand*, juga dikenal sebagai transportasi *online*. Menurut Nadiem Makarim, pendiri dan CEO Gojek, aplikasi saat ini telah diunduh sebanyak dua juta kali dari perangkat *Android* dan *iOS*, dan telah menerima lebih dari satu juta pembelian sejak peluncurannya pada Januari 2015. GO-JEK berkembang dari sebuah aplikasi ponsel baru menjadi sebuah layanan besar dalam satu tahun.

Pada tahun 2015 layanan antar-jemput melalui aplikasi ojek sepeda motor yaitu GoJek secara resmi telah sampai di Kota Makassar Sulawesi Selatan. Kehadiran GoJek di Kota Makassar menjadi saingan bagi becak motor, becak kayuh, dan ojek konvensional. Selama satu pekan terakhir sejak awal kemunculan ojek *online* atau GoJek ini tidak menimbulkan pertentangan bagi pengendara ojek konvensional lainnya, dengan syarat mereka harus menghargai pengendara ojek konvensional dengan tidak mengambil penumpang di sekitar pangkalan ojek mereka.

Kemunculan ojek *online* ini perlahan diminati oleh masyarakat sebab berdasarkan Pada bulan April 2017, survei yang dilakukan oleh Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YKLI) menunjukkan beberapa alasan orang menggunakan transportasi *online* ialah: (1) Murah (84,1%), (2) Cepat (81,9%), (3) Nyaman (78,8%), dan (4) Aman (61,4%). Ini menunjukkan bahwa faktor tarif layanan murah adalah yang paling penting bagi responden. menggunakan layanan angkutan umum berbasis *online*. Berdasarkan hal tersebut menjadikan salah satu alasan masyarakat atau konsumen cenderung lebih menyukai menggunakan ojek *online* daripada ojek konvensional.

Di Kota Makassar sendiri keberadaan ojek *online* dianggap sangat bermanfaat bagi pemerintah dan mendukung keberadaan mereka, sebab adanya ojek *online* diharapkan mampu mengurangi jumlah volume kendaraan penyebab kemacetan di jalanan. Selain itu salah satu faktor pendukung meningkatnya jumlah pengendara dan pengguna ojek *online* disebabkan oleh adanya aturan dan kebijakan dari pemerintah pusat kota Makassar itu sendiri yang cenderung semakin mendukung

keberadaan *ojek online*, salah satu contoh kebijakannya yaitu mewajibkan 22 ribu Aparatur Sipil Negara (ASN) menggunakan *ojek online* (*ojol*) satu kali dalam sepekan lewat Program "*Ojol Day*". Keuntungannya yaitu mampu menaikkan angka penggunaan transportasi dalam jaringan (*daring* atau *online*) sebesar 25 persen. Dikutip dari Antara, Wali Kota Makassar Moh Ramdhan Pomanto di Makassar pada Senin (17/10/2022) menyampaikan bahwa program *Ojol Day* sudah berjalan sebulan. ASN lingkup Pemkot Makassar beserta jajaran juga secara konsisten menggunakan *ojek online* sebagai moda transportasi.

Selain dukungan dari pemerintah yang menjadi penyebab meningkatnya pengendara dan pengguna *ojek online*, hal ini juga disebabkan oleh adanya faktor kebudayaan atau kebiasaan masyarakat itu sendiri yang saat ini lebih mengetahui teknologi dan temuan baru yang bermanfaat bagi kehidupan mereka dan masyarakat modern mengutamakan hal-hal yang lebih praktis dan mudah digunakan. Salah satunya perusahaan *ojek online* ini yang dirasakan memberikan dampak yang sangat efektif bagi kemudahan masyarakat atau konsumen.

Dari dua jenis *ojek* yang ada di Makassar khususnya di Kecamatan Biringkanaya saat ini tentunya masing-masing memiliki keunggulan dan kekurangan, akan tetapi di era modern saat ini kebiasaan masyarakat yang cenderung lebih menyukai menggunakan teknologi yang memudahkan kehidupan mereka sudah menjadi suatu kebudayaan yang sulit dipisahkan, sehingga jika membandingkan kedua jenis *ojek* tersebut maka keunggulan dan minat masyarakat akan *ojek online* pasti lebih tinggi dibandingkan *ojek konvensional*.

Namun seiring dengan berjalannya waktu kenaikan harga bahan pokok dan harga BBM dirasa tidak sebanding dengan kemudahan dan kualitas layanan yang ditawarkan oleh ojek *online* kepada konsumen, sehingga pemerintah saat ini juga dituntut oleh sebagian pengendara ojek *online* agar melakukan penyesuaian harga yang dianggap terlalu murah bagi ojek *online*, sehingga pendapatan mereka tidak sebanding dengan pengeluaran kebutuhan mereka sehari-hari.

Dilansir dari halaman [suarasulsel.id](http://suarasulsel.id). Sejak 4 Agustus 2022, Kementerian Perhubungan menaikkan tarif ojek *online*. Biaya jasa minimal, batas bawah, dan batas atas diubah. Hal ini dijelaskan dalam Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) Nomor KP 564 Tahun 2022, yang menetapkan standar untuk menghitung biaya jasa penggunaan sepeda motor untuk kebutuhan umum seperti aplikasi, bahan bakar, dan kebutuhan lainnya. Harga sepeda motor terus meningkat. Sulawesi Selatan termasuk zona III. Harganya sebanding dengan wilayah Kalimantan, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua. Kementerian mengatakan tarif batas bawah biaya jasa adalah Rp 2.100/km, tarif batas atas adalah Rp 2.600/km, dan biaya jasa minimal adalah Rp 10.500–13.000, yang sebelumnya hanya Rp 7.000–10.000. Berdasarkan hal tersebut dari segi harga layanan ojek *online* yang naik, terdapat harapan bagi pengendara ojek konvensional untuk tetap bisa bersaing dengan ojek *online* saat ini dengan salah satu caranya yaitu dengan menyamakan harga dengan ojek *online* disertai dengan peningkatan kualitas layanan yang mereka berikan kepada konsumen.

Selain dari munculnya kebijakan dari pemerintah di atas yang memberikan harapan bagi ojek konvensional, seiring dengan berjalannya waktu pengendara ojek

konvensional di Makassar khususnya di Kecamatan Biringkanaya saat ini pastinya juga sudah mulai beradaptasi dengan teknologi dan sistem kerja yang dilakukan oleh ojek *online*, maka dalam hal bersaing para pengendara ojek konvensional juga pasti memiliki strategi dan cara tersendiri untuk mempertahankan keberadaan mereka untuk bersaing dengan dominasi pengendara ojek *online*, meskipun secara pendapatan dan minat konsumen saat ini tukang ojek konvensional umumnya lebih kecil dibandingkan ojek *online*.

Penelitian ini mengkaji strategi adaptasi bekerja yang dimiliki oleh pengendara ojek konvensional dalam mempertahankan keberadaan mereka di Kota Makassar khususnya di Kecamatan Biringkanaya terhadap dominasi ojek *online*. Strategi yang dimiliki dan diterapkan oleh pengendara ojek konvensional disetiap pangkalan tentunya berbeda satu dengan lainnya, tetapi tujuan strategi yang digunakan adalah sama, yaitu untuk bertahan dan menunjukkan keberadaan mereka dengan ciri khas mereka masing-masing agar dapat menarik kembali minat konsumen menggunakan jasa mereka.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut bagaimana strategi adaptasi kerja tukang ojek konvensional tersebut terhadap keberadaan ojek *online* yang keberadaannya sudah cukup lama dan mempengaruhi kondisi sosial dan perekonomian ojek konvensional, meskipun sudah cukup banyak penelitian mengenai ojek konvensional dan ojek *online* ini, akan tetapi penelitian terdahulu cenderung membahas tentang konflik antar kedua jenis ojek tersebut. Namun saat ini konflik antara kedua jenis ojek tersebut sudah hampir tidak pernah terjadi lagi sebab masing-masing ojek tersebut sudah saling

menghargai dan memiliki strategi dan ciri khasnya masing-masing dalam mendorong pelanggan untuk menggunakan layanan mereka tanpa saling menjatuhkan satu dengan lainnya.

## **B. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah diambil tidak jauh berbeda dengan uraian permasalahan yang ada pada latar belakang yang menjadi acuan pada penelitian ini

1. Bagaimana dampak sosial dan ekonomi pengendara ojek konvensional akibat adanya pengendara ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar?
2. Bagaimana strategi kerja pengendara ojek konvensional dalam mengimbangi pengendara ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar?

## **C. Tujuan penulisan**

Sesuai dengan rumusan masalah diatas, tujuan penelitian ini dibuat berdasarkan apa yang menjadi rumusan masalah

1. Untuk mengetahui bagaimana dampak sosial dan ekonomi pengendara ojek konvensional akibat adanya pengendara ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui bagaimana strategi kerja pengendara ojek konvensional dalam mengimbangi pengendara ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.



#### **D. Manfaat penulisan**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang dapat berguna bagi ilmu pengetahuan dan penerapannya

1. **Secara teoritis**, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dalam menambah dan pelengkap disiplin ilmu sosiologi khususnya yang berkaitan dengan strategi adaptasi bekerja pengendara ojek konvensional terhadap keberadaan ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.
2. **Secara praktis**. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat khususnya pengendara ojek konvensional mengenai dampak sosial dan ekonomi serta strategi kerja pengendara ojek konvensional dalam mengimbangi ojek *online*, agar pengendara ojek konvensional meskipun memiliki kekurangan dalam teknologi tetapi mereka bisa menyikapi dengan bijak bagaimana mereka bertahan di era gempuran teknologi yang memudahkan pekerjaan manusia. Sikap dan kesadaran diri sendiri menjadi kunci bertahan dalam situasi menghadapi ojek *online* dan inovasi teknologi lainnya.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Strategi Adaptasi**

Adaptasi merupakan suatu proses penyesuaian diri terhadap suatu lingkungan atau keadaan yang baru yang tercipta akibat adanya perubahan-perubahan yang telah terjadi sebelumnya yang diakibatkan oleh faktor alam maupun lingkungan sosial itu sendiri. Proses adaptasi sosial dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu kondisi fisik, kepribadian, faktor psikologis, lingkungan dan faktor kebudayaan.

Dalam adaptasi sosial untuk menyesuaikan diri dengan perkembangan dalam masyarakat, erat kaitannya dengan teori struktural fungsional yang dikemukakan oleh Talcott Parsons yang dimana masyarakat harus menerima perubahan, sehingga dalam menghadapi perubahan tersebut dibutuhkan suatu fungsi sistem sosial yang berhubungan dan berdampak satu sama lain agar didalam proses adaptasi sistem masyarakat dapat berfungsi dengan baik. Fungsi sistem sosial yang dimaksud dikenal dengan sebutan *AGIL* yaitu: *Adaptation, Goal, Integration, dan Latency* (Talcott Parsons, 2013).

Sistem sosial memiliki kemampuan untuk menyesuaikan diri dengan kebutuhan kelompok dan beradaptasi dengan lingkungannya (Talcott Parsons, 2013). Selain itu, masyarakat memahami satu sama lain dalam mencapai tujuan yang sama, kemudian menghasilkan hubungan yang erat antara masyarakat, dan kemudian menjaga pola hubungan tersebut. Dalam sistem sosial, semua orang terhubung satu sama lain dan saling berhubungan.

Menyesuaikan diri dengan lingkungan luar adalah cara untuk melakukan adaptasi. Untuk mencapai tujuan, setiap orang harus memobilisasi sistem dan sumber daya. Kemudian, bertindak sesuai dengan norma dan nilai yang mengikuti pola tersebut.

Menurut Soerjono Soekanto (2009), ada beberapa definisi adaptasi sosial, yaitu: (a) upaya untuk mengatasi hambatan atau kesulitan lingkungan, (b) menyesuaikan diri dengan aturan untuk mengurangi kecemasan, (c) adaptasi pada keadaan lingkungan yang berubah, (d) penyesuaian pada keadaan yang diciptakan, (e) pemanfaatan sumber-sumber di sekitar untuk kepentingan sistem dan lingkungan, dan (f) proses seleksi alam yang menghasilkan penyesuaian pada budaya dan lainnya.

Adaptasi dilakukan untuk tujuan dan alasan tertentu yaitu seperti berikut: (1) Mengatasi tantangan lingkungan dan situasi. (2) Mengurangi konflik sosial. (3) Menjaga kelanggengan kelompok atau organisasi sosial lainnya. (4) Untuk bertahan hidup dan mencapai tujuan (Aminuddin, 2000),

Dalam ruang lingkup adaptasi juga terdapat beberapa pengertian tentang adaptasi yang mempengaruhi aspek-aspek tertentu yaitu sebagai berikut:

### **1. Adaptasi Budaya**

Setiap individu yang hidup dalam lingkungan baru tentunya dapat segera melalui masa penyesuaian diri yang disebut dengan adaptasi. Penyesuaian diri dengan lingkungan dan budayanya adalah apa yang dimaksud dengan adopsi. Adaptasi budaya adalah proses yang membutuhkan

waktu yang lama untuk menyesuaikan diri dan akhirnya merasa nyaman di tempat baru. Orang asing di tempat baru harus menghadapi tantangan dan melakukan berbagai upaya agar dapat berfungsi disana (Kim, 2001).

Ruben dan Steward (Oriza, 2016:2379) menyatakan bahwa ketika seseorang meninggalkan rumah, meninggalkan tempat yang selama ini dianggap sebagai "rumah", menjauh dari lingkungan tempat ia dibesarkan, dan menjauh dari kebiasaan rutin, seseorang mungkin tidak akan sadar atau belajar hal-hal baru untuk bertahan hidup. Ketika seseorang tidak berada di tempatnya yang nyaman untuk waktu yang lama, contohnya pekerja dari pulau jawa yang datang ke Makassar untuk bekerja, tentunya mereka harus memahami nilai-nilai kebudayaan yang ada di masyarakat di Makassar yang tentunya berbeda dengan kebudayaan di Jawa agar tidak menimbulkan kesalah pahaman antar budaya nantinya, itulah yang umumnya diketahui sebagai adaptasi budaya.

## **2. Adaptasi Kerja**

Adaptasi kerja adalah suatu upaya manusia dalam beradaptasi dengan lingkungan tempat kita bekerja yang dipengaruhi oleh perubahan kondisi, kebudayaan, dan teknologi. Menurut Musthafa Fahmy (1982:14), adaptasi dunia Kerja adalah proses dinamika yang bertujuan untuk mengubah perilaku hidupnya sehingga terjadi hubungan yang lebih sesuai antara dirinya dan lingkungan kerjanya. Berdasarkan pemahaman ini, kita dapat memberikan batasan kepada kenyataan dengan membuat hubungan yang menyenangkan antara manusia dan lingkungan kerja mereka.

Dari pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa adaptasi dalam dunia kerja adalah upaya seseorang untuk beradaptasi dengan tuntutan atau keadaan dari dalam maupun dari luar agar lebih sesuai dengan dunia kerjanya. Mereka yang dapat menyesuaikan diri adalah mereka yang matang, efisien, memuaskan, dan sehat. Sebaliknya, mereka yang neurotik sangat tidak efisien dan tidak pernah menangani tugas secara penuh. (Yustinus Semiun, 2006:37).

Pengendalian diri sendiri adalah kriteria adaptasi yang baik, yang berarti seseorang mengatur kelebihan, pikiran, kebiasaan, emosi, dan tingkah laku sesuai dengan prinsip-prinsip yang dikenakan pada dirinya sendiri atau tuntutan-tuntutan yang dikenakan pada masyarakat. (Yustinus Semiun, 2006:42)

Adaptasi yang baik juga mengandung tingkat penguasaan, yaitu kemampuan untuk merencanakan dan mengatur respons pribadi sedemikian rupa sehingga konflik, kesulitan, dan frustrasi dapat hilang dengan munculnya tingkah laku yang menguasai atau efisien. Menguasai diri sendiri berarti mengendalikan dorongan, emosi, dan kebiasaan seseorang sehingga mereka dapat mengendalikan diri mereka sendiri. Menguasai lingkungan juga berarti menangani kenyataan secara sehat, kuat, dan menggunakan lingkungan orang lain dan peristiwa dalam upaya untuk membuat orang dapat menyesuaikan diri.

### **3. Adaptasi Sosial Ekonomi**

Adaptasi sosial ekonomi merupakan penyesuaian diri seseorang terhadap kondisi ekonominya yang dipengaruhi oleh adanya perubahan

kondisi sosial dan ekonomi seseorang tersebut, yang dapat dilihat dari upaya yang dilakukan untuk memanfaatkan peluang yang ada di bidang pertanian, peternakan, industri, dan jasa dengan modal dan keterampilan mereka (Pudjiwati, 1983; Kusnadi, 2000; Suharto, 2009; Abdoellah, 2017).

Kondisi sosial ekonomi adalah hubungan antara status sosial dan kebiasaan sehari-hari yang telah dibudayakan bagi individu atau kelompok, di mana upaya harus dilakukan untuk mempertahankan hidup dan melakukan aktivitas dengan mudah. Dalam upaya mereka untuk bertahan hidup, manusia harus dapat beradaptasi dengan lingkungannya, baik alam maupun sosial. Banyak tantangan yang harus dihadapi seseorang saat beradaptasi dengan lingkungan barunya untuk menciptakan keserasian dan keselarasan dalam hidupnya.

Ada beberapa strategi adaptasi sosial ekonomi yang dilakukan oleh seseorang untuk melakukan keberlanjutan hidup. Strategi adaptasi sosial ekonomi tersebut, diantaranya adalah sebagai berikut:

a. Strategi adaptasi sosial ekonomi aktif

Tujuan dari strategi adaptasi sosial ekonomi aktif adalah untuk meningkatkan pendapatan keluarga dengan mengambil berbagai tindakan (Suharto, E. 2009). Salah satu cara masyarakat untuk memperoleh pendapatan adalah dengan mempertahankan sumber pendapatan utama mereka tetapi mendorong istri, anak, dan anggota keluarga lainnya untuk bekerja lebih banyak untuk menambah pendapatan keluarga mereka.

b. Strategi adaptasi sosial ekonomi pasif

Pada umumnya, masyarakat menggunakan strategi pengurangan biaya pengeluaran untuk mencukupi kebutuhan hidup mereka. Masyarakat miskin juga menggunakan strategi ini untuk bertahan hidup, dengan mengurangi pengeluaran (Kusnadi, 2000). Salah satu langkah yang diambil adalah menurunkan biaya makan dengan membeli bahan makanan seadanya dan mengolah bahan makanan dari hasil tanam sendiri. Jadi, biaya makan tidak terlalu banyak.

c. Strategi adaptasi sosial ekonomi jaringan sosial

Untuk bertahan hidup, orang menggunakan strategi jaringan sosial untuk membangun hubungan formal dan tidak formal dengan orang-orang di sekitar mereka. Contoh hubungan ini termasuk meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, menggunakan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank, dan sebagainya.. (Suharto, E, 2009).

Jaringan sosial berfungsi untuk membantu masyarakat mengakses sumber daya ekonomi lokal. Jaringan sosial dapat dibentuk berdasarkan interaksi sosial yang terjadi dalam masyarakat, seperti kerabat, tetangga, pertemanan, atau campuran dari unsur-unsur tersebut. Jaringan sosial ini dapat membantu keluarga miskin saat mereka membutuhkan uang. (Kusnadi, 2000).

Tindakan strategi adaptasi sosial ekonomi yang dilakukan oleh masyarakat pada umumnya memiliki kertekaitan dengan teori

struktural fungsional yang dikemukakan oleh Talcott parson. Hal itu dikarenakan, masyarakat petani merupakan suatu sistem sosial dengan subsistem- subsistem yang saling berkaitan dan berhubungan. Subsistem yang ada di dalam masyarakat mengalami perubahan diakibatkan oleh adanya perubahan yang terjadi di lingkungan sosial dan pekerjaan seseorang.

Perubahan yang terjadi di dalam masyarakat, ditujukan untuk mencapai keadaan seimbang dan teratur. Masyarakat senantiasa berusaha untuk menstabilkan keadaan yang berubah. Salah satunya adalah mengstabilkan kebutuhan dalam bidang sosial ekonomi. Oleh karena itu, dalam mempertahankan elemen tersebut agar tetap stabil, maka masyarakat melakukan empat prasyarat mutlak diantaranya yaitu adaptasi, goal attainment, integrasi dan latency. (Ritzer, G dan Gouglas, J, 2011).

## **B. Perubahan Sosial**

### **1. Teori Perubahan Sosial**

Perubahan selalu terjadi dan terkadang tidak dapat dihindari, studi sosiologi tentang perubahan sosial adalah yang paling dinamis. Perubahan sosial tidak sama dengan perubahan lainnya. Yang membedakan perubahan sosial dari perubahan lainnya adalah bahwa perubahan sosial menekankan perubahan pada aspek budaya atau kultural serta aspek struktural, atau struktur masyarakat, dan bagaimana perubahan ini berdampak pada kehidupan sosial.



Ruang lingkup perubahan sosial mencakup elemen kebudayaan, baik material maupun immaterial. (William F, Ogburn, 1922). Pengaruhnya sangat besar yang diharapkan dari elemen material terhadap elemen immaterial. Kebudayaan non-material adalah abstrak dan diwariskan secara turun temurun, sedangkan kebudayaan material adalah konkret atau dapat dilihat dan dirasakan secara fisik.

Menurut Emile Durkheim, faktor ekologis dan demografis menyebabkan transformasi sosial. Mereka mengubah masyarakat dari masyarakat tradisional yang terikat oleh solidaritas mekanistik ke masyarakat modern yang terikat oleh solidaritas organistik. Solidaritas mekanik dibangun dengan kesadaran akan kolektifitas (kesamaan bersama), sedangkan solidaritas organik dibangun dengan kesadaran akan pembagian kerja yang adil.

Perubahan sosial juga dikemukakan oleh John Lewis Gillin dan John Philip Gillin. Pengertian perubahan sosial menurut keduanya adalah perubahan yang terjadi pada kehidupan manusia yang diterima, berorientasi kepada perubahan kondisi geografis kebudayaan materiil, komposisi penduduk, ideologi maupun difusi dalam penemuan-penemuan hal-hal yang baru (Indraddin.2016:36). Jadi, setelah melihat perbandingan antara suatu masyarakat baik saat ini maupun masa lalu kita memiliki kemampuan untuk sampai pada kesimpulan bahwa setiap masyarakat di seluruh dunia pasti mengalami perubahan dan akan terus

mengalaminya di masa mendatang. Terlepas dari kenyataan bahwa transformasi sosial yang terjadi di setiap masyarakat berbeda-beda.

Dalam perubahan sosial, proses terjadinya suatu perubahan dalam masyarakat tidaklah sama melainkan proses terjadinya itu dapat disebabkan oleh berbagai hal, baik itu perubahan yang lambat ataupun cepat ataupun bahkan terencana maupun tidak terencana. Perubahan ini disebabkan oleh upaya masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan kebutuhan, keadaan, dan kondisi yang berubah seiring berjalannya waktu berkembangnya masyarakat. (Soerjono Soekanto, 2009:269).

a. Perubahan Lambat

Perubahan lambat atau yang biasa disebut dengan evolusi merupakan perubahan yang terjadi dalam kurun waktu yang lama, biasanya perubahan yang memiliki skala kecil ini cenderung tidak disadari atau dirasakan oleh masyarakat.

b. Perubahan Cepat

Perubahan cepat atau yang biasa disebut dengan revolusi merupakan perubahan yang terjadi dalam kurun waktu yang cepat dan berskala besar, biasanya perubahan ini sangat dirasakan dampaknya oleh masyarakat.

c. Perubahan yang Dikehendaki

Perubahan yang diinginkan atau direncanakan adalah perubahan yang diantisipasi atau direncanakan sebelumnya oleh pihak yang ingin mengubah lingkungan sosial masyarakat. Agen perubahan adalah

seseorang atau sekelompok orang yang dipercaya oleh masyarakat untuk memimpin satu atau lebih lembaga sosial.

d. Perubahan yang tidak Dikehendaki

Perubahan yang tidak diinginkan atau tidak direncanakan didefinisikan sebagai perubahan yang terjadi tanpa diinginkan atau berlangsung di luar pengawasan masyarakat, yang dapat menghasilkan dampak sosial yang tidak diharapkan. (Soerjono Soekanto, 2009:272-273).

## **2. Cultural Lag dalam Perubahan Sosial**

### **2.1. Teori Cultural Lag**

*Cultural lag* merupakan salah satu fenomena yang tercipta akibat adanya perkembangan dalam kehidupan sosial masyarakat., dimana fenomena ini sering muncul dibarengi dengan adanya perubahan terkait dengan penemuan-penemuan baru atau teknologi baru yang mempengaruhi kebiasaan sosial masyarakat yang dimana sebagian masyarakat kurang bisa menerima perubahan tersebut dikarenakan kurang mampunya masyarakat untuk beradaptasi dengan kebiasaan baru yang diciptakan oleh adanya perubahan tersebut.

William F. Ogburn, seorang sosiolog, menggunakan istilah *cultural lag* dalam karyanya yang berjudul "*Perubahan Sosial dengan Menghormati Budaya dan Budaya Asli*" pada tahun 1922. Menurut teori Ogburn, *cultural lag* adalah fenomena sosial yang umum karena kecenderungan budaya material berkembang dan berubah dengan

cepat, sedangkan kecenderungan budaya nonmaterial menolak perubahan dan tetap untuk jangka waktu yang lebih lama. Teori ini menunjukkan bahwa periode ketidakmampuan terjadi ketika budaya non material berjuang untuk beradaptasi dengan kondisi materi baru.

Karena sifat yang berlawanan dari dua elemen budaya, menjadi sulit untuk beradaptasi dengan teknologi baru. James W. Woodward menjelaskan bahwa ketika kondisi material berubah, budaya nonmaterial juga mengalami perubahan. Namun, perubahan dalam budaya nonmaterial berbeda dengan perubahan dalam budaya material. Penundaan ini merupakan penundaan budaya.

*Cultural Lag* menimbulkan masalah bagi masyarakat dengan cara yang berbeda. Ini dipandang sebagai masalah etika penting karena ketidak mampuan untuk mencapai kesepakatan umum tentang penggunaan teknologi modern yang tepat dapat menyebabkan kerusakan solidaritas sosial dan munculnya konflik sosial. Masalah cultural lag biasanya menyerap diskusi di mana adopsi teknologi baru dapat menjadi kontroversial bagi masyarakat luas.

## **2.2. Faktor Pemicu Terjadinya Cultural Lag**

Budaya material seperti ilmu pengetahuan dan teknologi telah berkembang pesat, tetapi sebagian masyarakat cenderung menolak atau menutup diri dari kemajuan ini, yang menyebabkan ketertinggalan budaya. Dengan kata lain, mereka tidak mudah menyesuaikan diri. Fenomena penundaan budaya dipicu oleh beberapa faktor berikut: (a).

Kurangnya minat pada bidang yang harus disesuaikan dengan pembangunan sosial, (b). Ada hambatan untuk pembangunan secara keseluruhan, (c). Kurangnya minat pada kontak dengan budaya material masyarakat lain, dan (d). Kombinasi masyarakat tertentu di suatu daerah.

Baik budaya material maupun immaterial masyarakat dapat berubah dari waktu ke waktu. Budaya material seringkali berkembang lebih cepat daripada elemen yang tidak berwujud. Hal ini memungkinkan teknologi berkembang sebelum masyarakat beradaptasi. Kelompok sosiologis berpendapat bahwa ketika budaya non-material tidak dapat mengimbangi budaya material, terjadi ketertinggalan budaya. Karena nilai, ideologi, dan cara berpikir biasanya berkembang lebih lambat daripada teknologi, diperkirakan akan terjadi perubahan budaya.

### **2.3. Dampak Cultural Lag**

Seringkali, perubahan masyarakat, terutama yang berkaitan dengan budaya, memiliki efek. Pergeseran budaya menyebabkan goncangan sosial dengan cara baru untuk berpikir, melakukan, atau melakukan sesuatu. Hal ini dapat menyebabkan banyak konflik, terutama yang bertentangan dengan prinsip tradisional. Misalnya, kelompok konservatif yang menginginkan budaya lamanya cenderung tetap sama dengan leluhurnya, sementara kelompok progresif yang menginginkan budaya mereka berubah seiring waktu.

Masyarakat menghadapi banyak masalah karena ketertinggalan budaya. Masalah sosial dan konflik muncul sebagai hasil dari perbedaan budaya lag. Ketika ilmu atau teknologi baru muncul, biasanya terjadi pergeseran budaya. Sebagai contoh, kemajuan dalam penelitian sel induk telah membawa banyak teknologi medis baru yang berguna. Tetapi teknologi baru ini juga menimbulkan pertanyaan etis yang serius tentang penggunaan sel punca dalam pengobatan.

Dalam hal ini, ada pergeseran budaya yang disebabkan oleh ketakutan masyarakat untuk mengadopsi praktik medis baru yang mungkin menguntungkan secara moral. Hal ini menunjukkan bahwa budaya material (penelitian sel induk) dan budaya immaterial berbeda. Ketertinggalan budaya dianggap sebagai masalah etika yang signifikan karena ketidakmampuan masyarakat untuk mencapai kesepakatan umum tentang penggunaan teknologi canggih dapat menyebabkan kerusakan solidaritas sosial dan konflik sosial.

#### **2.4. Contoh Cultural Lag**

*Cultural lag* dapat terjadi ketika inovasi teknologi yang melebihi adaptasi budaya. Misalnya, ketika ojek *online* pertama kali muncul di Indonesia yang hadir dengan teknologi untuk kemudahan konsumen sehingga sebagian pengendara ojek konvensional yang melihat peluang keberadaan ojek *online* ini beralih menggunakan atau menjadi pengendara ojek *online* tersebut sehingga mengakibatkan jumlah ojek *online* semakin bertambah dan konsumen juga tertarik untuk

menggunakan jasa ojek *online* ini sebab cenderung lebih efisien dan modern.

Namun keberadaan pengendara ojek *online* juga tidak diterima oleh sebagian kelompok ojek konvensional, sebab pengendara ojek konvensional yang bertahan sebenarnya juga ingin menjadi ojek *online* hanya saja sebagian dari mereka tidak mampu atau tidak memahami bagaimana menggunakan teknologi dan sistem kerja yang dibawa oleh perusahaan ojek *online* tersebut sehingga mereka hanya tinggal diam dan merasakan jumlah pendapatan semakin berkurang karena jumlah penumpang juga yang semakin berkurang akibat beralih menggunakan jasa ojek *online*.

### **C. Ojek**

Ojek ialah salah satu moda transportasi di Indonesia yang keberadaannya sangat sering kita temui ditempat manapun terutama ditempat yang padat melakukan aktivitas dan banyak orang seperti pasar, sekolah, ujung gang jalan atau kampung dan lain-lain. Ojek merupakan suatu jenis pekerjaan yang memfungsikan sepeda motor roda dua yang bergerak di bidang jasa transportasi yang berfungsi untuk membawa barang atau seseorang untuk menuju dari satu tempat ketempat lainnya.

Menurut Annor (2016: 1), Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mendefinisikan "ojek" sebagai sepeda motor yang memboncengkan penumpang. Ojek adalah jenis transportasi darat yang mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan biaya.

Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, bisa menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain. Secara *de facto*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif. Namun secara *de jure*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap bermasalah dalam hal legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojeksepeda motor secara jelas.

Ojek di Indonesia dibedakan menjadi dua jenis yaitu ojek konvensional atau ojek pangkalan dan ojek *online* atau ojol, kedua macam jenis ojek ini memiliki fungsi dan tugas yang sama yaitu untuk mengantarkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan biaya yang sudah ditetapkan dan disepakati terlebih dahulu. Berikut jenis-jenis ojek yang ada di Indonesia:

### **1. Ojek Konvensional**

Ojek konvensional merupakan salah satu jasa transportasi umum roda dua yang biasa kita gunakan jika ingin bepergian kemanapun, yang biasanya mereka menetap di suatu tempat yang biasanya disebut pangkalan ojek. Menurut Fitriani (2018) ojek konvensional merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua dengan berpelat hitam, untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan lainnya kemudian menarik bayaran. Ojek konvensional biasanya terdapat di pangkalan yang berada di



tempat-tempat yang ramai orang melintas misalnya pasar, sekolah, depan gang kompleks atau kampung.

Ojek konvensional sendiri menyediakan jasa mengantar benda atau seseorang dari satu tempat ketempat lainnya, namun ojek konvensional sendiri lebih sering digunakan jasanya untuk mengantar orang sebab jika benda konsumen merasa resah dengan kondisi barang mereka jika sampai ke tujuan, keresahannya itu seperti apakah kondisi barangnya tidak rusak, apakah barang tersebut bisa sampai di tujuan dengan tepat dan cepat, serta berbagai alasan lainnya.

Fitriani (2018) kemudian menambahkan lagi secara *de facto*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap sangat membantu masyarakat dalam memecahkan kendala terhadap tersedianya angkutan umum sebagai angkutan alternatif. Namun secara *de jure*, keberadaan ojek sepeda motor dianggap bermasalah dalam hal legalitas, karena secara normatif tidak memiliki hukum yang mengatur ojek sepeda motor secara jelas.

Pada dasarnya keberadaan ojek sepeda motor sebagai kendaraan bermotor roda dua memiliki keunggulan dan keunikan tersendiri mengingat ojek bisa memberi layanan *door to door*, dapat menjangkau lokasi sulit seperti lorong-lorong dan jalan sempit, atau mampu melewati kemacetan. Namun ojek sepeda motor dikatakan angkutan umum ilegal, karena belum adanya aturan yang mengatur secara khusus mengenai ojek sepeda motor di dalam undang-undang. Keberadaan ojek sepeda motor sendiri bisa dikatakan sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Ojek sepeda motor dikatakan

sebagai angkutan orang dengan kendaraan bermotor roda dua. Tidak diatur secara khusus mengenai sepeda motor sebagai angkutan kendaraan bermotor umum, karena ada beberapa permasalahan dalam administrasi pendaftaran ojek sebagai kendaraan bermotor umum di Dinas Perhubungan.

Adapun kelebihan dari ojek konvensional seperti: (i) Mudah dijumpai karena mereka menetap. (ii) Bisa negosiasi harga dengan pengendara ojek jika sudah langganan. Adapun juga kekurangan dari ojek konvensional, yaitu: (i) tarifnya tidak menentu jika tidak melakukan negosiasi, (ii) tidak ada jaminan barang aman jika sudah ditangan pengendara, (iii) lokasi pangkalan tidak diketahui oleh konsumen baru.

## **2. Ojek Online**

Ojek *online* merupakan angkutan motor roda dua yang digunakan untuk membawa orang ataupun barang yang sama dengan ojek biasa, tetapi karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi, ojek *online* dianggap lebih maju. Menurut Amiruddin (2019) Ojek *Online* merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Ojek *online* sangat mudah untuk didapatkan sebab kita hanya perlu mendownload dan menggunakan aplikasi yang menaungi para pengendara ojek *online* tersebut, sehingga secara efisien lebih praktis daripada ojek konvensional. Ojek *online* di Indonesia sendiri memiliki beberapa perusahaan yang menaungi mereka yaitu gojek, grab, maxim dan lain sebagainya.

Ojek *online* menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan konsumen untuk memanggil pengemudi ojek dalam hal sebagai sarana transportasi orang atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan. Masyarakat di Indonesia terutama di kota-kota besar seperti di Makassar dengan kegiatan yang sangat padat dan tentunya masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek *online* hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan bantuan teknologi.

Adapun kelebihan dari ojek online, yaitu: (i) Mudah ditemukan karena memiliki simbol atau ciri khas, (ii) Tarif ojek online jelas karena sudah ditetapkan di aplikasi, (iii) Adanya rasa aman karena perusahaannya jelas, (iv) Memiliki pelayanan selain ojek seperti pengantaran barang, makanan, dan lain sebagainya.

Berikut kekurangan dari ojek online, yaitu: (i) perlu memiliki gadget dan koneksi internet untuk memesan ojek online, (ii) kontak pribadi tidak aman, (iii) menambah kemacetan, (iv) kurangnya pemahaman masyarakat untuk memesan ojek online.

#### D. Penelitian Terdahulu

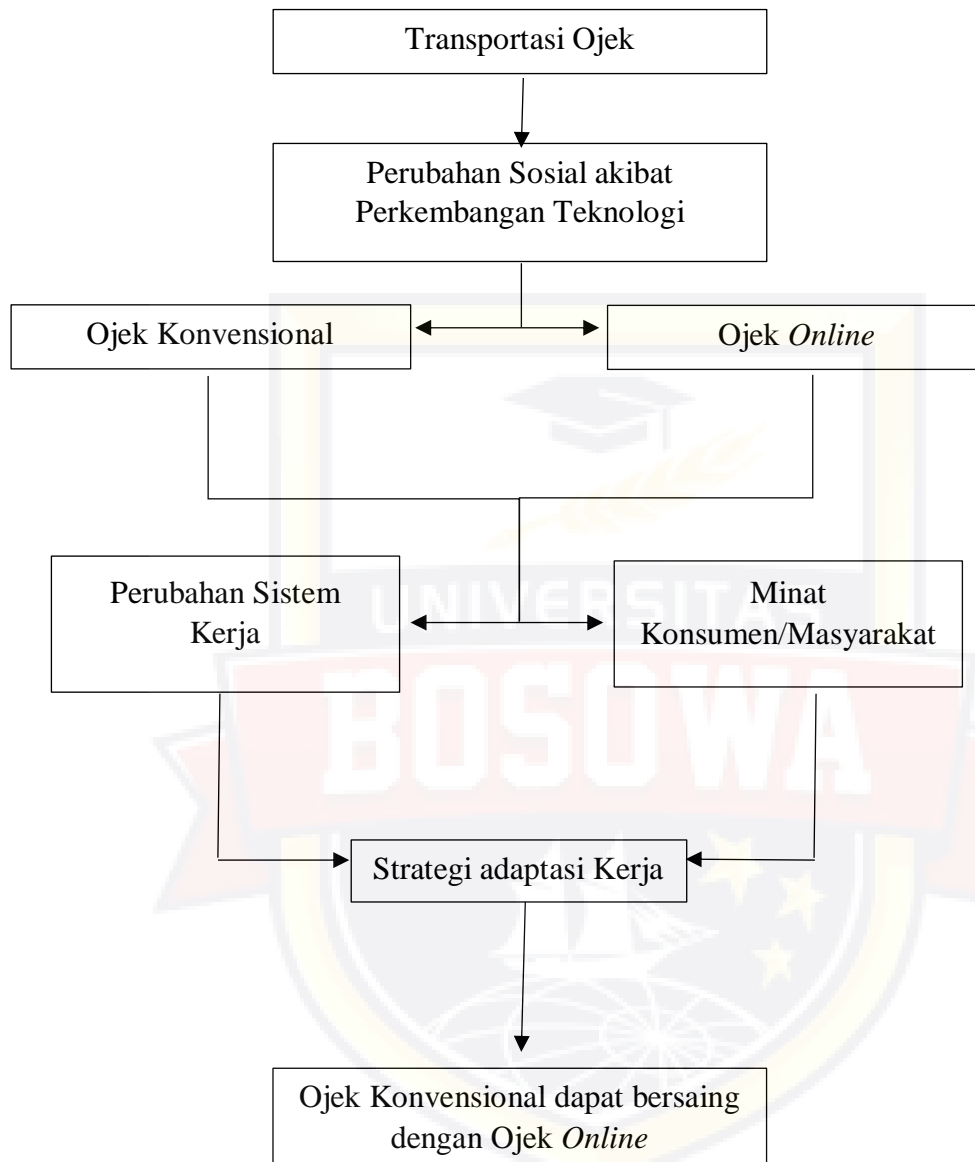
**Tabel 2.1**  
**Penelitian Terdahulu**

<b>NO</b>	<b>Nama Penulis</b>	<b>Judul Penelitian</b>	<b>Tahun</b>	<b>Hasil Temuan</b>
1	Irfan Rafi Pontoh	Analisis Perilaku Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek <i>Online</i> di Bandar Lampung	2018	Berdasarkan temuan yang dilakukan di lapangan, peneliti menyimpulkan bahwa driver ojek konvensional dan online memiliki perilaku penolakan terhadap perubahan. Baik organisasi maupun anggota sering menolak perubahan. Di sisi positif, menolak perubahan menghindarkan organisasi dari konflik fungsional dan merangsang diskusi yang sehat untuk membuat keputusan yang baik. Di sisi negatif, menolak perubahan akan membuat organisasi tetap nyaman dan tidak siap untuk berubah dan berkembang.
2	Andi Riswanda	Dampak Keberadaan Transportasi <i>Online</i> Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak Di Banda Aceh)	2019	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran Transportasi <i>Online</i> memberikan dampak negatif terhadap tingkat pendapatan para penarik becak. Terbukti bahwa terdapat penurunan tingkat pendapatan penarik becak sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online. Rata-rata pendapatan yang didapat para penarik becak setiap harinya sebelum adanya transportasi online adalah sebesar Rp110.000 dan sesudah adanya transportasi online sebesar Rp35.000.</li> <li>2. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran</li> </ol>

				<p>Transportasi Online memberikan dampak negatif terhadap jumlah pelanggan penarik becak. Terbukti bahwa terdapat penurunan jumlah pelanggan becak sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online. Ratarata jumlah pelanggan becak sebelum adanya transportasi online adalah 10 orang dan rata-rata jumlah pelanggan sesudah adanya transportasi adalah 3 orang.</p>
3	Purwanto, Luthfi, dan Aرسال	Eksistensi Ojek Pangkalan Didalam Perkembangan Transportasi Berbasis Informasi Dan Teknologi	<b>2018</b>	<p>Dalam penelitian tersebut dijelaskan meskipun untuk saat ini ojek online banyak diminati daripada ojek pangkalan, akan tetapi ojek pangkalan dapat menjaga eksistensinya karena ojek pangkalan telah memiliki pelanggan yang loyal yaitu dari kalangan ibu rumah tangga. Selain hal tersebut, solidaritas yang kuat sesama pengemudi ojek pangkalan menjadi kekuatan untuk menjaga eksistensi.</p>
4	Rusydان Fathy	Modal Sosial Ojek Pangkalan: Adaptasi Terhadap Aplikasi Online Transportasi Publik	<b>2018</b>	<p>Penelitian tersebut membuktikan bahwa semakin baik pengemudi menjaga modal sosial yang dimiliki, semakin tinggi pula ketahanan komunitas tersebut.</p>
5	Diana Anggraeni	Konflik Transportasi Ojek Pangkalan dan Ojek Online di Bandung (Studi Analisis Tentang Identitas Budaya Manajemen Konflik dan Teknologi).	<b>2018</b>	<p>Kehadiran ojek online yang merubah struktur sosial yang terbangun sebelumnya dan mengambil lahan ojek pangkalan menimbulkan konflik antara kedua jenis ojek tersebut.</p>

## E. Kerangka Konseptual

**Gambar 2.1**  
**Bagan Kerangka Konseptual**



Transportasi ojek yang ada saat ini terus menerus mengalami perkembangan akibat adanya perubahan yang membawa pembaharuan teknologi yang bermanfaat dan dapat di implementasikan kedalam sistem kerja ojek. Maka dari itu ojek saat ini terbagi menjadi dua macam yaitu ojek konvensional dan ojek *online*, yang dimana akibat adanya ojek online ini

kemudian mempengaruhi sistem kerja ojek konvensional dan minat konsumen atau masyarakat dalam memilih jasa ojek apa yang akan digunakan. Namun saat ini masyarakat atau konsumen cenderung lebih menyukai menggunakan jasa ojek *online*, sehingga ojek konvensional yang saat ini merasa tersingkirkan berusaha untuk tetap bisa bersaing dengan keberadaan ojek *online* dengan cara menemukan strategi adaptasi kerja yang bisa diimplementasikan dalam sistem kerja yang akan dilakukan oleh ojek konvensional.



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. JENIS PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian pendekatan kualitatif yang digunakan untuk mendapatkan data yang lebih spesifik dan memiliki makna. Sugiyono (2018) menjelaskan bahwa, metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang dilandasi filsafat post positivism, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya eksperimen), dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci. Pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan arti daripada generalisasi.

Hakikat penelitian kualitatif adalah mengamati orang dalam lingkungan hidupnya berinteraksi dengan mereka, berusaha memahami bahasa dan tafsiran mereka tentang dunia sekitarnya, mendekati atau berinteraksi dengan orang-orang yang berhubungan dengan focus penelitian dengan tujuan mencoba memahami, menggali pandangan dan pengalaman mereka untuk mendapat informasi atau data yang diperlukan

Metode kualitatif dilakukan dengan beberapa pertimbangan, pertama menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda; kedua, metode ini menyajikan secara langsung hubungan antara peneliti dengan responden; ketiga, metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri



dengan banyak penajaman pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai yang dihadapi (Moleong, 2000).

Bogdan dan Taylor menjelaskan bahwa metodologi penelitian kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa katakata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Dalam penelitian kualitatif seorang peneliti berbicara langsung dan mengobservasi beberapa orang, dan melakukan interaksi selama beberapa bulan untuk mempelajari latar, kebiasaan, perilaku dan cirri-ciri fisik dan mental orang yang diteliti. Bogdan dan Biklen mengemukakan bahwa karakteristik dari penelitian kualitatif adalah: (1) alamiah, (2) data bersifat deskriptif bukan angka-angka, (3) analisis data dengan induktif, dan (4) makna sangat penting dalam penelitian kualitatif.

Penelitian merupakan proses yang panjang, diawali dari sebuah minat yang ada pada diri seseorang untuk memahami sebuah kasus dan berkembang menjadi sebuah konsep, teori, dan ide. Untuk mencapai minat tersebut, maka peneliti memilih metode yang sesuai dari penelitian tertentu. Metode ini berguna untuk menjawab tiap permasalahan yang ada. Untuk memecahkan permasalahan tersebut maka peneliti menggunakan metode penelitian yang bersifat kualitatif (Gunawan: 2007).

## **B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN**

### **1. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di beberapa titik pangkalan ojek di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar, yaitu di pangkalan ojek Baddoka Kelurahan Bulurokeng, pangkalan ojek Pasar Daya Kelurahan Daya, dan

pangkalan ojek Bumi Permata Sudiang Kelurahan Sudiang. Peneliti memilih lokasi ini karena di beberapa titik ojek pangkalan lokasi tersebut merupakan pusat keramaian masyarakat dalam melakukan aktivitas serta berbagai macam kegiatan dan terdapat pangkalan ojek yang sudah ada sejak lama dan ditempati tukang ojek konvensional yang berkumpul disana, dan juga terdapat pengendara ojek online yang melintas atau bahkan menunggu orderan penumpang disekitar lokasi ojek pangkalan tersebut. Maka dari itu peneliti tertarik untuk melihat fenomena yang terjadi antara kedua jenis ojek tersebut.

## **2. Waktu Penelitian**

Sehubungan dengan penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif maka penelitian ini tidak ditentukan batas waktu secara jelas sampai peneliti memperoleh pemahaman yang benar-benar mendalam tentang obyek yang diteliti, namun karna berbagai pertimbangan dan keterbatasan waktu, biaya dan tenaga maka penelitian ini dapat diakhiri dan dibuat laporannya, jika dianggap telah mencapai data dan analisis data sesuai dengan rancangan. Namun demikian penelitian ini tetap dibatasi waktunya, yang diperkirakan dilaksanakan pada tanggal 31 April 2023 sampai 14 Juni 2023.

## **C. SUMBER DATA DALAM PENELITIAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

### **1. Sumber Data Dalam Penelitian**

Sumber data dalam penelitian adalah subyek darimana data dapat diperoleh.

Dalam penelitian ini menggunakan 2 jenis data yaitu:

### **1.1. Data primer**

Data primer dikumpulkan secara langsung dari lapangan menggunakan wawancara secara mendalam, observasi partisipatif dan dokumentasi. Dalam penelitian ini wawancara dilakukan oleh sejumlah pihak yang ditunjuk sebagai informan kunci sebanyak 3 (tiga) orang, informan kunci tugasnya sebagai sumber informasi, dan rujukan data di lapangan. Informan utama dalam penelitian ini yaitu ketua pangkalan ojek, ketua RW, dan pengguna jasa ojek (konsumen).

### **1.2. Data Sekunder**

Yaitu data penunjang yang dapat melengkapi data primer yang berisikan informasi penunjang seperti dokumen, foto, dan data terkait penelitian yang ada pada pangkalan ojek konvensional di Kecamatan Biringkanaya yang menjadi data sekunder pada penelitian ini.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian lapangan (field research) dalam penelitian ini menggunakan teknik dalam mengumpulkan data penelitian di tempat, maka teknik yang digunakan adalah sebagai berikut:

### **2.1. Wawancara Mendalam**

Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi dari informan terkait permasalahan penelitian. Wawancara dilakukan secara mendalam untuk mendapatkan informasi yang lebih detail dilakukan oleh kedua belah pihak, peneliti dan narasumber. Wawancara dilakukan dengan berdialog dan tanya jawab dengan pengemudi ojek

konvensional, hasil-hasil wawancara kemudian dituangkan dalam struktur ringkasan, yang dimulai dari penjelasan ringkas identitas, deskripsi situasi, identitas masalah, dan deskripsi data.

## **2.2. Observasi Partisipatif**

Observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi partisipatif, ialah kegiatan yang dilakukan dengan cara pengamatan langsung ke lokasi penelitian terkait fenomena yang dikaji. Dalam kasus ini, peneliti melakukan observasi langsung atau pengamatan ke beberapa pangkalan ojek yang ada di Kecamatan Biringkanaya untuk mengamati keadaan pengendara ojek konvensional dalam melakukan aktivitasnya sehari-hari.

## **2.3. Dokumentasi**

Dokumentasi merupakan mengumpulkan bukti-bukti yang penting terkait penelitian, bukti tersebut berupa dokumentasi kegiatan di lapangan pada saat penelitian sedang berlangsung. Dibandingkan dengan metode lain, maka metode ini tidak begitu sulit untuk dilaksanakan, apabila ada kekeliruan sumber datanya masih tetap belum berubah. Dengan metode dokumentasi yang diamati bukan benda hidup tetapi benda mati.

## **2.4. Studi Literatur**

Menurut Sugiyono (2018) studi pustaka merupakan suatu kajian teoritis, referensi serta berbagai literatur ilmiah yang berkaitan dengan budaya, norma serta nilai yang berkembang pada kondisi dan situasi sosial yang diteliti. Sugiyono juga memaparkan bahwa hasil penelitian ini akan semakin kredibel apabila didukung dengan karya tulis akademik maupun seni

yang telah ada. Sumber-sumber kepustakaan dapat diperoleh dari: buku, jurnal, majalah, hasil-hasil penelitian (tesis dan disertasi), dan sumber-sumber lainnya yang sesuai (internet, Koran dan lain-lain).

#### **D. INFORMAN PENELITIAN**

Subyek yang memberikan data berupa informasi kepada peneliti dikenal sebagai informan penelitian. Cara yang digunakan dalam menetapkan informan yaitu dengan teknik purposive sampling, yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tambahan untuk memastikan sampel tersebut layak dijadikan sampel (Sugiyono, 2018). Dimana peneliti memilih informan penelitian yang diyakini memiliki informasi yang luas terkait dengan judul penelitian yaitu Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek *Online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.

Informan Penelitian Dalam Penelitian Ini yaitu Sebagai Berikut:

**Tabel 3**  
**Informan Penelitian**

<b>NO</b>	<b>Kriteria</b>	<b>Jumlah</b>
1	Pengendara Ojek Konvensional	7 Orang
2	Konsumen	1 Orang
3	Ketua RW	1 Orang
4	Anggota Keluarga Ojek Konvensional	1 Orang
Total Informan		10 Orang

#### **E. TEKNIK ANALISIS DATA**

Setelah mengumpulkan berbagai macam data di lapangan dan studi literatur, selanjutnya data yang diperoleh akan melalui tahap analisis data. Analisis data adalah sebagai berikut:

##### **1. Pengumpulan Data**

Mengumpulkan data dengan cara menggali sebuah informasi dari informan atau berbagai data terkait dengan melakukan beberapa langkah sebelumnya yaitu observasi, wawancara, analisis dokumen, dan dokumentasi kegiatan.

## **2. Reduksi Data**

Data yang diperoleh pada tahap ini, diseleksi dan mencari data mana yang harus dipakai dan membuang data yang kurang penting. Dalam proses ini, terdapat tahap-tahap pengurangan data yaitu; (1) editing, penyortiran, dan meringkas informasi. (2) Menyusun catatan terkait permasalahan yang diteliti agar bisa menetapkan pola data, dan membagi kelompok data. (3) Menyusun konsep dan memberikan pemahaman yang terkait penelitian. Jadi, data yang telah diperoleh melalui observasi, wawancara, dan pengkajian dokumen yang telah dikumpulkan, diseleksi, dan dikelompokkan kemudian disimpulkan dengan tidak menghilangkan nilai dari data itu sendiri.

## **3. Penyajian Data**

Setelah data direduksi, selanjutnya ialah penyajian data. Pada proses ini, dibuat dengan bentuk catatan yang singkat dan mengarah pada kesimpulan. Proses penyajian data ini mengungkapkan secara keseluruhan dari sekelompok data yang diperoleh agar mudah dibaca dan dipahami, yang paling sering digunakan untuk penyajian data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif.

## **4. Kesimpulan**

Tahap ini merupakan pengembangan dari makna yang ditampilkan dari data. Kesimpulan bisa berupa sebuah pemikiran yang melintas saat melakukan tinjauan ulang terhadap catatan lapangan.

## **BAB IV**

### **GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

#### **A. Gambaran Umum Wilayah**

Biringkanaya merupakan salah satu wilayah Kecamatan di Kota Makassar berbatasan dengan Kabupaten Maros Sulawesi Selatan. Secara Etimologi Biringkanaya terdiri dari 2 kata dalam bahasa Makassar yaitu “Biring” artinya tepi atau akhir dan “kanaya” artinya ucapan atau perkataan. Secara Terminologi, Biringkanaya diartikan “perkataan terakhir”. Dahulu wilayah Biringkanaya dijadikan tempat berdoa, karena diyakini apabila kita panjatkan doa atau bernazar disana maka doa yang dipanjatkan akan terkabulkan oleh yang maha Pencipta.

Luas Kecamatan Biringkanaya yaitu 48,22 Km<sup>2</sup>, terdiri dari 11 Kelurahan yaitu Bakung, Berua, Bulurokeng, Daya, Katimbang, Laikang, Paccerakkang, Pai, Sudiang, Sudiang Raya, dan Untia, 108 RW dan 552 RT. Wilayah Biringkanaya merupakan gerbang utama masuk ke Kota Makassar melalui jalur utara Kota Makassar yang berbatasan dengan Kabupaten Maros dan Biringkanaya merupakan kota Aerocity dan merupakan satu-satunya akses masuk Bandara Internasional Sultan Hasanuddin

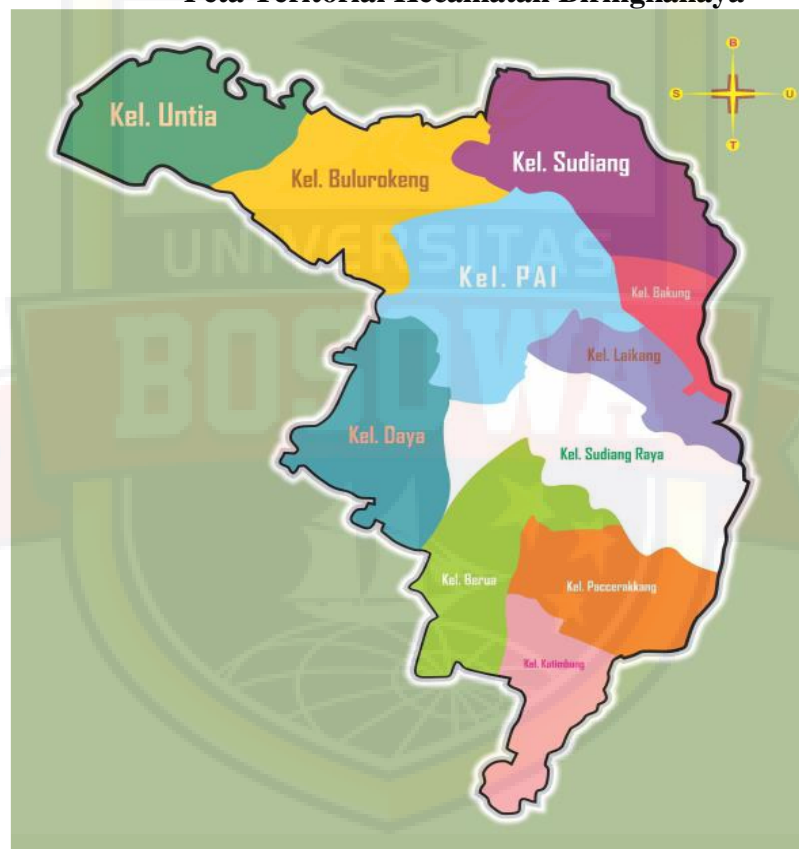
Profesi warga Kecamatan Biringkanaya didominasi oleh Pegawai swasta, Pegawai Negeri Sipil, TNI/Polri, Pedagang, dan Petani, sedangkan suku warga Kecamatan Biringkanaya didominasi Bugis, Makassar, Jawa, Toraja, dan suku lainnya. Kantor Kecamatan Biringkanaya terletak di Jl. Prof. Dr. Ir. Sutami, nomor 100 Makassar dipimpin oleh Benyamin B. Turupadang, S.STP, M.Si. Dan Darmawan, S.STP. Sebagai Sekcam.



**a. Letak Geografis**

Kecamatan Biringkanaya terletak dengan batas wilayah Kabupaten Kota Maros. Secara Geografis jika dilihat dari titik koordinat maka Kecamatan Biringkanaya terletak pada garis lintang  $5^{\circ} 3' 35.6472''$  -  $5^{\circ} 8' 26.9772''$  LS dan garis bujur  $119^{\circ} 28' 8.3712''$  -  $119^{\circ} 33' 3.1752''$  BT.

**Gambar 4.1**  
**Peta Teritorial Kecamatan Biringkanaya**



Sumber: <https://biringkanayakec.makassarkota.go.id/>

**b. Kondisi Demografis Kecamatan Biringkanaya**

Jumlah penduduk di Kecamatan Biringkanaya berdasarkan jenis kelamin tahun 2022, dapat dilihat dari table di bawah ini.

**Table 4.1**  
**Jumlah Penduduk di Kecamatan Biringkanaya Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2022**

No	Nama Wilayah	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-Laki	Perempuan	
1	Biringkanaya	105.584	105.644	211.228

*Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Makassar*

Berdasarkan jumlah penduduk yang tercatat pada data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Makassar. Dari 11 kelurahan yang ada di Kecamatan Biringkanaya yaitu Bakung, Berua, Bulurokeng, Daya, Katimbang, Laikang, Paccerrakkang, Pai, Sudiang, Sudiang Raya, dan Untia, tercatat jumlah penduduk Laki-laki dan Perempuan di tahun 2022 adalah 211.228 jiwa, yang terdiri dari 105.584 Laki-laki dan 105.644 Perempuan.

Pendidikan dan pekerjaan penduduk di Kecamatan Biringkanaya berdasarkan data dari Dasawisma PKK Kota Makassar dapat dilihat dari table di bawah ini.

**Table 4.2**  
**Tingkat Pendidikan Penduduk di Kecamatan Biringkanaya**

NO	PENDIDIKAN	
	TINGKAT PENDIDIKAN	JUMLAH
1	Belum Sekolah	9.785
2	Tidak Tamat SD	4.616
3	SD	18.270
4	SMP	15.274
5	SMA/SMK	44.888
6	Diploma	8.115
7	Strata 1 (S1)	10.774
8	Strata 2 (S2)	1.115
9	Strata 3 (S3)	166

*Sumber: Dasawisma PKK Kota Makassar*

Berdasarkan data pendidikan dari sumber Dasawisma Pkk Kota Makassar pada table diatas dapat disimpulkan bahwa rata-rata tingkat

pendidikan penduduk di Kecamatan Biringkanaya adalah SMU/SMK/Sederajat.

**Table 4.3**  
**Jenis Pekerjaan Penduduk Kecamatan Biringkanaya**

NO	PEKERJAAN PENDUDUK	
	JENIS PEKERJAAN	JUMLAH
1	Petani	2.426
2	Pedagang	1.547
3	Swasta	17.012
4	Wirausaha	2.706
5	PNS	5.248
6	TNI/Polri	1.202
7	Lainnya	26.745

*Sumber: Dasawisma PKK Kota Makassar*

Berdasarkan data pekerjaan penduduk dari sumber Dasawisma PKK Kota Makassar pada table diatas dapat disimpulkan bahwa rata-rata pekerjaan penduduk didominasi oleh pekerjaan di bidang swasta dan lainnya.

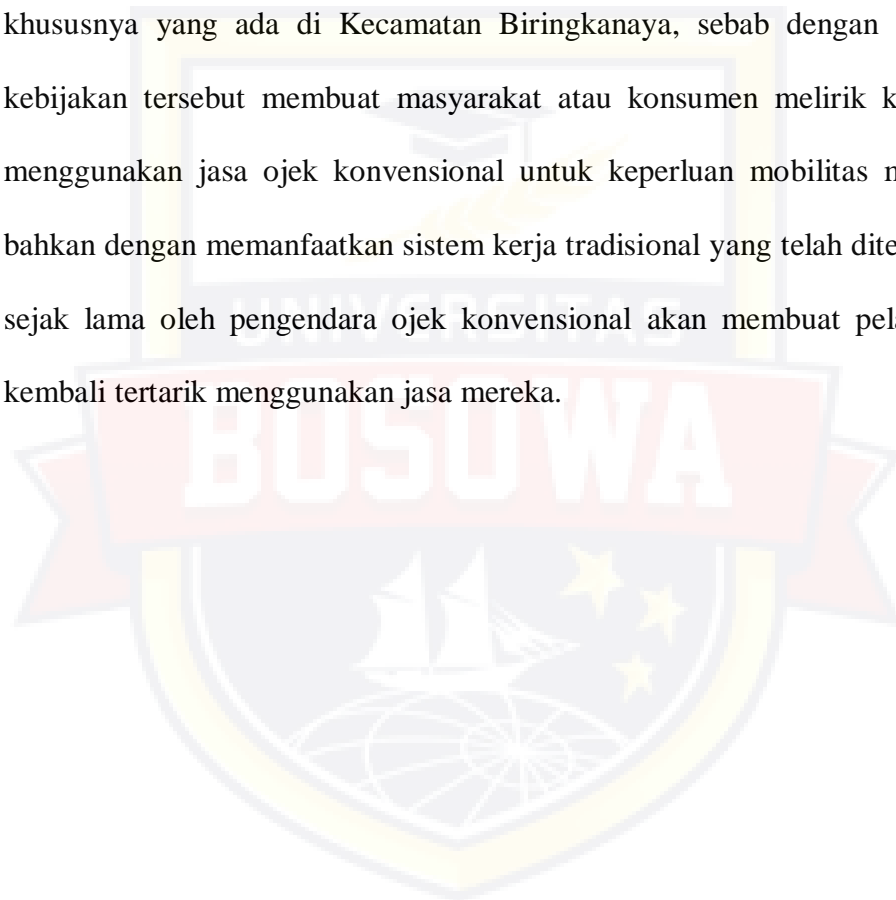
**c. Gambaran Umum Keadaan Ojek Konvensional dan Ojek *Online* di Kecamatan Biringkanaya**

Keberadaan ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya membuat pengendara ojek konvensional harus beradaptasi dan memikirkan strategi agar mereka dapat bersaing untuk tetap mempertahankan pekerjaan mereka dan menarik minat pelanggan agar tetap menggunakan jasa mereka. Khususnya di beberapa titik pangkalan ojek yang peneliti tentukan yaitu di pangkalan ojek Baddoka, pangkalan ojek Daya, dan pangkalan ojek Bumi Permata Sudiang (BPS) yang jika dilihat dari segi minat konsumen ojek *online* memang lebih unggul dibandingkan ojek konvensional, sebab ojek *online* beserta aplikasi yang tersedia untuk smartphone pelanggan lebih multifungsi dan sangat membantu konsumen atau komunitas yang menggunakan.

Keberadaan ojek *online* di kecamatan Biringkanaya sangatlah banyak bahkan hampir disetiap jalan kita bisa melihat keberadaan mereka, hal itu membuktikan bahwa minat masyarakat atau konsumen untuk menggunakan jasa ojek *online* untuk mobilitas keseharian mereka sangatlah tinggi. Akan tetapi seiring berjalannya waktu dan setelah adanya perseteruan antara ojek konvensional dan ojek *online*, pemerintah saat ini telah membuat aturan berupa penyesuaian tarif layanan bagi ojek *online* agar harga layanannya tidak terlalu mahal dan tidak terlalu murah dibandingkan dengan ojek konvensional. Hal tersebut disambut sangat baik oleh pengendara ojek konvensional, bahkan pengendara ojek *online* juga mendukung kebijakan

tersebut sebab mereka juga merasakan kalau tarif yang diatur oleh aplikasi yang mereka gunakan sangatlah murah ditambah dengan sistem bagi hasil antara mereka dengan perusahaan yang mereka anggap kurang adil.

Adanya kebijakan baru yang telah dibuat oleh pemerintah terhadap ojek *online* tentunya memberikan kabar baik bagi pengendara ojek konvensional khususnya yang ada di Kecamatan Biringkanaya, sebab dengan adanya kebijakan tersebut membuat masyarakat atau konsumen melirik kembali menggunakan jasa ojek konvensional untuk keperluan mobilitas mereka, bahkan dengan memanfaatkan sistem kerja tradisional yang telah diterapkan sejak lama oleh pengendara ojek konvensional akan membuat pelanggan kembali tertarik menggunakan jasa mereka.



## BAB V

### HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

#### A. Hasil Penelitian

Hasil penelitian pada Bab ini didasarkan pada seluruh data yang berhasil dikumpulkan oleh penulis pada saat melakukan penelitian di beberapa titik pangkalan ojek konvensional yang berada di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Data yang dimasukkan dalam hasil penelitian ini adalah data primer yang bersumber dari jawaban para informan dengan menggunakan pedoman wawancara dan wawancara secara langsung sebagai media pengumpulan data yang digunakan untuk keperluan peneliti.

#### 1. Dampak Sosial dan Ekonomi Pengendara Ojek Konvensional Akibat adanya Aktifitas Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya

Adanya inovasi-inovasi yang diciptakan oleh manusia yang tercipta akibat adanya perubahan yang secara tiba-tiba mempengaruhi struktur kebiasaan dan kebudayaan yang sudah ada sejak lama dalam kehidupan masyarakat yang tiba-tiba berubah akibat adanya perubahan-perubahan tersebut, salah satu contohnya adalah ojek online yang memberikan dampak yang sangat dirasakan baik itu dari segi sosial maupun ekonomi, berikut dampak yang diakibatkan oleh hadirnya ojek online:

##### 1.1 Dampak Sosial

Kehadiran ojek *online* dengan segala kemudahan dan harga yang cenderung murah untuk konsumen mengakibatkan perubahan pola minat konsumen yang dulunya senang menggunakan ojek konvensional sekarang beralih lebih menyukai

menggunakan ojek *online*. Sehingga secara tidak langsung juga mempengaruhi kondisi pengemudi ojek konvensional yang dulunya sangat dekat dengan konsumen atau masyarakat sekarang kedua belah pihak menjadi jarang melakukan interaksi sebab konsumen lebih menyukai memesan melalui aplikasi ojek *online*. Aktivitas interaksi simbolik antar penyedia jasa ojek dan konsumen merupakan aktivitas yang saat ini jarang dilakukan dengan baik antara keduanya.

Adapun dampak sosial yang dirasakan oleh ojek konvensional akibat adanya ojek online yaitu:

a. **Pekerjaan**

Aktivitas dan segala hal menyangkut pekerjaan sehari-hari sebagai ojek konvensional merupakan salah satu dampak sosial yang paling dirasakan oleh tukang ojek ini. Status pekerjaan sebagai tukang ojek konvensional saat ini juga dipandang sebelah mata oleh sebagian orang yang cenderung lebih menyukai ojek *online*. Seperti yang dikatakan oleh informan K selaku pengemudi ojek konvensional di pasar Daya saat peneliti menanyakan “Bagaimana perbedaan kondisi yang anda rasakan saat ini dengan dahulu sebelum adanya ojek online?” Adapun pernyataan dari informan K yaitu

“Berbeda sekali dulu sama sekarang dek, dulu itu orang-orang yang dari dalam pasar sesudah belanja langsung kesini cariki untuk diantar pulang dan baik-baik semua jarang nego-nego harga dan sama-sama menguntungkan untuk kita, tapi sekarang kadang-kadang penumpang datang ke kita tidak sopan caranya dan nego harga tidak sewajarnya dan membandingkan dengan ojek *online* jadi kita juga malas melayani dek kalau ada penumpang seperti itu”.

Berdasarkan pernyataan informan K di atas, peneliti menyimpulkan bahwa kondisi pekerjaan sehari-hari pengemudi ojek konvensional saat ini



dirasa sangat mengurangi motivasi kerja tukang ojek konvensional, sebab sebagian penumpang yang datang untuk menggunakan jasa mereka selalu menego harga dengan harga yang tidak sewajarnya dan membandingkan tariff layanan dengan ojek *online*, dan juga berperilaku kurang sopan sehingga menyebabkan tukang ojek konvensional merasa malas untuk mengantar penumpangnya.

b. **Respon Konsumen**

Berkurangnya minat konsumen untuk menggunakan ojek konvensional diakibatkan oleh beberapa keunggulan ojek *online* yang tidak dimiliki oleh ojek konvensional, sehingga memunculkan respon-respon konsumen yang menganggap ojek konvensional kurang menarik untuk digunakan.

Adapun juga tanggapan dari informan utama K selaku konsumen saat peneliti menanyakan “Bagaimana tanggapan anda mengenai profesi ojek konvensional saat ini, melihat lebih banyaknya konsumen yang lebih meminati jasa ojek *online*?”

Adapun pernyataan informan K sebagai yaiu sebagai berikut:

“Menurutku kak ojek pangkalan sekarang kurang minatmi orang pakai termasuk saya juga karena selain susah ditemui apalagi di pangkalan terusji tinggal tidak sama dengan ojek online yang gampang didapat kapanpun dan dimanapun melalui hp, alasan lain juga karena biasa perilakunya yang kurang sopan saya lihat, dan juga beberapa saya dapat motornya kurang layakmi untuk digunakan bawa penumpang jadi saya sebagai konsumen ragu juga untuk gunakan jasanya”.

Berdasarkan pernyataan informan diatas peneliti menyimpulkan bahwa berkurangnya minat konsumen dalam menggunakan jasa ojek konvensional selain karena hadirnya ojek online beserta kemudahan dalam mendapatkan

jasanya, juga dipengaruhi oleh berkurangnya kualitas pelayanan yang diberikan oleh beberapa ojek konvensional dan juga terdapat beberapa kendaraan yang kurang layak untuk digunakan kepada calon penumpangnya sehingga respon konsumen terhadap profesi ojek konvensional dianggap kurang menarik oleh sebagian konsumen atau masyarakat.

c. **Keluarga**

Pengendara ojek konvensional yang sudah mempunyai keluarga sangat bergantung hidupnya dari pekerjaannya sebagai ojek konvensional, jadi jika terjadi sesuatu dengan pekerjaannya sebagai tukang ojek maka juga akan berdampak terhadap kondisi keluarganya. Seperti yang dikatakan oleh informan I selaku istri tukang ojek konvensional di Baddoka Kelurahan Bulurokeng saat peneliti menanyakan “Bagaimana kondisi kebutuhan keluarga anda saat ini ditengah-tengah pendapatan suami anda sebagai tukang ojek yang tidak menentu setiap harinya?.” Adapun pernyataan dari informan I yaitu

“Semenjak ada memang tukang ojek *online* itu berkurang sekalimi pendapatannya suamiku, jadi untuk bantu-bantu uang belanja menjualka disamping pangkalan ini sambil ojek juga bapaknya karena lumayan juga pembeli yang belanja disini.”

Berdasarkan pernyataan I selaku istri tukang ojek diatas peneliti menyimpulkan bahwa perubahan kondisi tukang ojek konvensional saat ini juga berdampak terhadap kondisi keluarganya sehingga secara langsung merubah kondisi atau kebiasaan anggota keluarga untuk beradaptasi dengan kondisi sekarang ini contohnya dengan melibatkan anggota keluarga sendiri

untuk melakukan suatu pekerjaan guna menambah penghasilan untuk kebutuhan sehari-hari.

Adapun juga pernyataan lainnya dari informan utama A selaku ketua tukang ojek konvensional yang sudah lama bekerja sebagai tukang ojek di pasar Daya Kelurahan Daya saat peneliti menanyakan “Bagaimana tanggapan anda dengan kehadiran ojek online saat ini, apakah mempengaruhi kondisi anda sebagai ojek konvensional sekarang ini? “

Adapun pernyataan dari informan utama A selaku ketua ojek konvensional yaitu sebagai berikut

“Dulu itu sebelum ada ojek online hampir semua orang yang masuk belanja di pasar daya baku kenal semua sama saya dan teman-temanku, karena nakenalmki sebagai tukang ojek andalannya orang disini dan kalau masalah harga sama-sama menguntungkan ji karena sistem langganan jadi datang terus ke kita kalau mau diantar sehabis pulang belanja di pasar daya, tapi sekarang rata-rata langgananku hilang semuanya kebanyakan dijemput sama ojek online karena murah katanya. Seandainya mengertika juga gunakan hp mungkin lama maka juga jadi ojek online cuman tidak bisama pahami tentang hp jadi anakku mami yang sekarang jadi ojek online”

Ada juga pernyataan dari key informan AR selaku ketua RW.10 Bumi Permata Sudiang selaku tokoh masyarakat yang melihat keadaan pengendara ojek konvensional di daerahnya saat ini saat peneliti menanyakan “Bagaimana tanggapan anda melihat kondisi pengendara ojek konvensional saat ini yang bersaing dengan ojek *online*, ?

Adapun pernyataan dari AR selaku ketua RW.10 Bumi Permata Sudiang yaitu sebagai berikut

“Memang sekarang ini saya lihat dek tukang ojek pangkalan di depan gerbang BPS sama yang didalam kompleks

ini kurang sekali peminatnya semenjak ada itu ojek *online*. Kalau menurut saya kurang inovasi dan motivasi ini ojek pangkalan karena kesehariannya saya lihat menunggu terus saja di pangkalan baru orang disini kadang malas keluar pangkalan cari ojek, sedangkan yang kita lihat ojek online sekarang ini keluar masuk di BPS untuk antar jemput penumpang ataupun mengantar makanan. Jadi ini ojek online memang dia sistem kerjanya yang bagus dan inovatif jadi disukai sama orang.”

Dari hasil wawancara diatas dengan A sebagai ketua ojek konvensional di pasar Daya dan juga ketua RW.10 Bumi Permata Sudiang (BPS), peneliti dapat menyimpulkan bahwa keberadaan ojek online saat ini dianggap sebagai salah satu penyebab menghilangnya konsumen langganan para ojek konvensional yang sudah lama saling mengenal dan mempengaruhi kondisi pekerjaan bagi ojek konvensional dan mau tidak mau mereka harus menerima keadaan saat ini, sebab ojek *online* hadir dengan kemudahan teknologi yang memudahkan masyarakat atau konsumen yang dimana tukang ojek konvensional sendiri tidak bisa lakukan atau mengikuti perkembangan teknologi tersebut, hal itulah yang disebut dengan *cultural lag* atau kesenjangan antara teknologi yang semakin maju dan kebiasaan atau kebudayaan ojek konvensional yang belum siap menerima dan menggunakan teknologi tersebut.

Selain itu kurangnya inovasi dan motivasi kerja pengendara ojek konvensional dalam menarik minat pelanggan menggunakan jasa mereka menjadi salah satu faktor penghambat susah nya pengendara ojek untuk bersaing dengan ojek *online* saat ini. Adanya faktor *cultural lag* juga mempengaruhi aktifitas sosial sehari-hari pengendara ojek konvensional, dimana kurangnya inisiatif tukang ojek konvensional untuk melakukan

upaya-upaya memanfaatkan sosial media telepon untuk mendapatkan konsumen seperti menyebarkan nomor teleponnya kepada konsumen agar konsumen mudah untuk menghubunginya untuk dijemput sehingga konsumen bisa menjadi langganan.

Maka dari hal itulah yang menyebabkan tukang ojek konvensional sangat kurang lagi melakukan interaksi dengan konsumen dan mengakibatkan hilangnya potensi agar konsumen bisa menjadi langganan tetap ojek konvensional, sebab saat ini juga kebanyakan konsumen saat ini lebih suka dan sering menggunakan aplikasi ojek *online* daripada ojek konvensional sebab konsumen hanya perlu memesan melalui *smartphone* tanpa bersusah payah mencari pangkalan ojek konvensional.

## **1.2 Dampak Ekonomi**

Kehadiran ojek online yang membuat perubahan minat konsumen beralih dari ojek konvensional secara tidak langsung mempengaruhi kondisi perekonomian pengendara ojek konvensional tersebut, sebab kebanyakan konsumen saat ini lebih mengutamakan kemudahan dalam penggunaan jasa transportasi serta tarif ojek *online* yang cenderung lebih murah.

Adapun dampak ekonomi yang dirasakan oleh pengendara ojek konvensional adalah sebagai berikut:

### **a. Pendapatan**

Pendapatan merupakan salah satu hal utama yang sangat dirasakan oleh pengendara ojek konvensional, sebab berkurangnya jumlah konsumen yang

menggunakan jasa mereka otomatis juga mengurangi pendapatan harian mereka.

Berikut pernyataan dari key informan A selaku ketua tukang ojek konvensional di pasar Daya yang telah bekerja sebagai tukang ojek dari tahun 2001 sebelum adanya ojek online saat peneliti menanyakan “Semenjak adanya ojek online bagaimana perbedaan jumlah penghasilan anda saat dulu dengan sekarang ini? “

“Dulu itu dek saya jadi tukang ojek disini sama teman-teman tahun 2001, dulu itu penghasilanku kalau sepi penumpang sekitar 30.000 sampai 100.000 perhari, tapi kalau ramai penumpang apalagi mau lebaran orang biasa itu kudapat diatas 100.000 perhari. Tapi sekarang paccei biar hari apa sama semua ji paling tinggi didapat itu 50.000 ji perhari semenjak ada ojek *online*.”

Adapun juga pernyataan dari informan R selaku ojek konvensional di pangkalan ojek Bumi Permata Sudiang yang mengatakan

“Di BPS ini jarang sekali orang dari dalam kompleks yang keluar untuk gunakan jasanya kami karena semenjak ada ojek *online* mereka lebih nasuka order ojek *online* langsung masuk jemputki, apalagi rata-rata warga disini sudah mengerti tentang teknologi jadi pasti pahammi gunakan aplikasinya ojek *online*, jadi mau tidak mau kami disini sepakat untuk kasih turun sedikit tarifnya karena susah sekarang dapat penumpang, contohnya dari yang dulunya 7.000 sekarang jadi 5.000 hanya untuk mengantar masuk ke dalam perumahan ini BPS“.

Berdasarkan pernyataan informan diatas yang diwakili oleh informan A dan R peneliti menyimpulkan bahwa dampak keberadaan ojek online dari segi ekonomi sangatlah dirasakan oleh pengendara ojek konvensional, namun mereka tidak bisa berbuat banyak sebab mereka tidak bisa mengatur

keinginan konsumen untuk lebih memilih menggunakan jasa mereka daripada ojek *online*.

Adapun juga pernyataan dari informan utama K selaku konsumen yang biasanya menggunakan jasa ojek konvensional, saat peneliti menanyakan “Menurut anda semenjak adanya ojek online, bagaimana anda melihat perbedaan tarif layanan antara ojek konvensional dan ojek *online*?”

Berikut pernyataan dari informan utama K selaku konsumen yaitu:

“Menurutku kak masing-masing punya kelebihan dan kekurangan, kalau ojek pangkalan sepengalamanku kalau mengantar dekat seperti dari ini Baddoka ke kantor Camat paling murah itu 5.000 tapi kalau ojek online biasa mahal 7.000-10.000, tapi kalau ojek online mengantar ke tempat jauh biasa ada promo-promonya dari aplikasi jadi biasa saya bayar 10.000 padahal harusnya itu 20.000, tapi kalau ojek pangkalan mauki na antar ke tempat jauh biasa mahal sekali 20.000 sampai 25.000”

Berdasarkan pernyataan informan utama K, peneliti menyimpulkan bahwa biaya yang dikenakan oleh ojek konvensional dan ojek *online* masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan. Dan bagi ojek konvensional promo-promo dari aplikasi ojek *online* yang biasanya membuat pelanggan lebih memilih menggunakan ojek *online* untuk perjalanan jauh sebab lebih murah dibandingkan dengan mereka. Jadi dampak ekonomi yang dirasakan oleh ojek konvensional semenjak adanya ojek online adalah dari segi berkurangnya pendapatan dari jarak tempuh tertentu, sebab ojek *online* biasanya memiliki promo-promo khusus pelanggan yang diantar dengan jarak tertentu.

## **b. Alternatif Usaha**

Alternatif Usaha merupakan upaya tambahan yang dilakukan oleh pengendara ojek konvensional guna menambah jumlah pendapatan akibat berkurangnya jumlah pendapatan mereka dari pekerjaan utama mereka sebagai ojek konvensional.

Berikut pernyataan dari informan K dan A selaku pengendara ojek konvensional dan ketua ojek di pasar daya saat peneliti menanyakan “Apakah ada upaya yang anda lakukan untuk menambah penghasilan anda akibat berkurangnya jumlah penumpang saat ini?”

Adapun pernyataan dari Informan K yaitu:

“Kalau saya dek disini Alhamdulillah kalau kurang penumpangnya biasa dipanggil sama pedagang kelapa disini untuk bantu-bantu mereka kupas sama parut kelapanya, jadi biasa itu nakasihka uang karena sudah bantu-bantu mereka disini”

Adapun pernyataan dari Informan utama A yaitu:

“Biasa saya disini kalau hari-hari pasar full orang dan kendaraan masuk di dalam pasar, jadi biasa motornya orang naparkir diluar pasar karena tidak bisa masuk jadi biasa saya jadi tukang parker disini aturkan dan jagai motornya orang disini supaya aman, lumayan pendapatan Rp.2000 untuk satu motor”

Berdasarkan pernyataan dari informan K dan A, peneliti menyimpulkan bahwa akibat berkurangnya jumlah pendapatan pengendara ojek konvensional saat ini secara langsung memaksa pengendara ojek konvensional untuk menciptakan alternatif usaha yang berguna untuk menambah jumlah penghasilan mereka. Alternatif usaha ini juga tidak mengganggu pekerjaan utama mereka sebagai pengendara ojek konvensional sehingga mereka bisa bekerja secara flexibel.



## **2. Strategi Kerja Pengendara Ojek Konvensional dalam Mengimbangi Pengendara Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya**

Untuk bersaing dengan keberadaan ojek online, dibutuhkan strategi yang baik dan tepat dalam sistem bekerja ojek konvensional agar dapat dilakukan secara efektif dan sesuai dengan ciri khas ojek konvensional.

Berikut strategi kerja pengendara ojek konvensional yaitu:

### **2.1 Strategi Bekerja Sistem Kerja Tradisional**

Sistem kerja tradisional adalah sebuah pola kerja yang telah lama digunakan dan disepakati secara bersama untuk kepentingan dan tujuan bersama dalam suatu organisasi atau perkumulan, salah satunya adalah pengendara ojek konvensional di pangkalan ojek mereka. Berikut pernyataan dari informan S dan R selaku tukang ojek konvensional di pangkalan ojek Baddoka dan Bumi Permata Sudiang, saat peneliti menanyakan “Bagaimana strategi atau cara yang biasanya anda lakukan di ojek pangkalan ini untuk mengambil dan menarik minat pelanggan?”

Adapun pernyataan dari informan S seorang ojek konvensional dari pangkalan ojek Baddoka sebagai berikut

“Kalau kami disini hampir sama dengan pangkalan ojek biasanya, yaitu sistem antrian dalam mengambil penumpang jadi sudah memangmi tentukan kalau orang ini yang pertama ambil baru orang ini lagi jadi sama-samaki dapat penumpang meskipun biasa lamaki menunggu baru ada lagi penumpang baru, dan sebelum mengantar biasa nego harganya dulu sama penumpang biar sama-sama enak baruki jalan, dan tarifnya kami dipangkalan ini cenderung lebih mahal daripada pangkalan yang lain tapi kami usahakan disini dikasih pelayanan yang baik untuk pelanggan dan Alhamdulillah masih banyakji yang kembali ke kami”.

Adapun juga pernyataan dari informan R tukang ojek konvensional yang bertempat di pangkalan ojek Bumi Permata Sudiang (BPS) yaitu sebagai berikut

“Kami disini sistem antrian dari sejak lama kalau ambil penumpang, disini satu pangkalan biasa ada 7 ojek yang tinggal tunggu pelanggan dan saling membantuki satu sama lain carikan pelanggan temanta yang belum dapat penumpang. “.

Berdasarkan pernyataan infroman diatas yang di wakili oleh informan S dari pangkalan ojek Baddoka dan informan R dari pangkalan ojek Bumi Permata Sudiang peneliti menyimpulkan bahwa sistem kerja tradisional yang mereka gunakan lebih kearah sistem antrian dan bagaimana membangun hubungan kepercayaan, rasa aman, dan kemudahan yang bisa diberikan kepada konsumen dalam menggunakan jasa mereka, sebab saat konsumen mendapatkan hal tersebut tentunya konsumen akan kembali lagi menggunakan jasa ojek konvensional tersebut.

## **2.2 Strategi Bekerja Sistem Sosial Ekonomi Aktif**

Strategi bekerja sistem sosial ekonomi aktif merupakan strategi yang bertujuan untuk menambah pendapatan keluarga, dengan upaya melakukan berbagai macam tindakan (Suharto, E, 2009). Jenis strategi ini umumnya yaitu mempertahankan sumber mata pencaharian utama disertai dengan melibatkan anggota keluarga lainnya atau diri sendiri untuk melakukan suatu pekerjaan tambahan yang mampu menambah pendapan keluarga mereka.

Berikut pernyataan dari informan S yang bekerja sebagai ojek konvensional di pangkalan ojek Baddoka saat peneliti menanyakan “Sebelum bapak bekerja sebagai ojek konvensional, apakah bapak memiliki pekerjaan lain sebelumnya?“.

Berikut pernyataan yang diungkapkan oleh informan S yang berprofesi sebagai ojek konvensional di pangkalan ojek Baddoka

“Saya ini nak pensiunan Aparatur Sipil Negara (ASN) saya pensiun dari tahun 2005, baruka juga disini jadi ojek kurang lebih 3 bulan. Alasanku jadi ojek begini karena pensiunma juga dan selain untuk tambah-tambah uang belanja juga karena lebih kearah bosanka dirumah tidak ada saya kerja anak-anakku semua sibukmi juga kerja di tempat lain, jadi kalau disini saya bisa cerita-cerita begini sesama ojek jadi tidak bosan hari-hariku sebagai pensiunan daripada tinggal dirumah lebih baik ojek dapat uang tambahan pembeli rokok juga “

Adapun juga pernyataan dari informan K yang berprofesi sebagai ojek konvensional di pangkalan ojek pasar Daya saat peneliti menanyakan “Selain bekerja sebagai ojek, apakah bapak mempunyai kerjaan sampingan untuk menambah pemasukan?”

Adapun pernyataan dari informan K yaitu sebagai berikut

“Semenjak ada itu ojek online menurunmi juga pendapatanku sebagai ojek dulu saya selain ojek di daya ikutka juga biasa kerja di teman-teman kuli bangunan, baru enak karena sistem gaji harian jadi ada pasti didapat tiap hari dan lebih pasti daripada ojek, tapi semenjak sudahka kena stroke ringan tidak bisama kerja berat-berat jadi disini mamika tinggal dan Alhamdulillah disini pedagang kelapa parut biasa kalau banyak pelanggannya nakasihka pekerjaan bantu parut kelapanya dan nakasihka gaji sesuai dengan berapa jumlah kelapa yang kuparut“

Ada juga pendapat dari key informan A selaku ketua ojek konvensional di Pasar Daya saat peneliti menanyakan “Bapak sudah lama bekerja sebagai ojek konvensional disini, apakah selama bapak disini ada pekerjaan lain yang bapak lakukan selain menjadi ojek?”

Berikut pernyataan dari key nforman A yaitu sebagai berikut

“Di pasar daya ini tukang ojek, pedagang, tukang parkir sama-samaki baku bantu untuk cari uang. Jadi kadang biasa disini selain

jadika tukang ojek biasa juga jadi tukang parkirka kalau sepi penumpang, jadi lumayan tambah-tambah uang belanja. Ada juga temanku yang lain sembarang nakerja kalau dipanggil sama pedagang untuk bantu-bantu di tokonya.”

Adapun pernyataan dari informan I sebagai istri ojek konvensional yang berjualan di dekat pangkalan ojek Baddoka saat peneliti menanyakan “Sejak berapa lama anda berjualan di dekat pangkalan ojek ini?, dan apakah ada alasan lain ada berjualan disini selain ingin membantu memenuhi kebutuhan pendapatan keluarga?.”

Berikut pernyataan dari informan I yaitu sebagai berikut

“Kurang lebih sudah adami 5 atau 6 tahun menjualka disini karena lama memangmi sukaka menjual-menjual kah ndada juga kubikin tinggal dirumah jadi lebih baik disini menjual dapat uang belanja dan Alhamdulillah lancer rejekiku disini menjual karena bisama kasih kuliah anakku di UMI sekarang”

Berdasarkan pendapat beberapa informan diatas peneliti menyimpulkan bahwa pekerjaan sebagai ojek konvensional dirasa saat ini belum cukup bagi sebagian ojek untuk menghidupi kebutuhan keluarga apalagi pendapatan perhari tidaklah menentu, oleh sebab itu jika ada kesempatan kerja dibidang lain dan tidak mengganggu pekerjaan utama sebagai ojek konvensional maka tidak masalah jika mencoba dan mengambilnya untuk menambah penghasilan sehari-hari selagi kita mampu mengerjakannya dan orang lain juga percaya kepada keahlian kita.

### **2.3 Strategi Bekerja Sistem Jaringan Sosial**

Strategi bekerja dengan sistem jaringan sosial merupakan strategi untuk bertahan di lingkungan sosial maupun pekerjaan yang dilakukan dengan upaya menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan lingkungan kelembagaan, misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung

atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan sebagainya. (Suharto, E, 2009). Dalam hal pekerjaan ojek konvensional jaringan sosial yang dimaksud disini adalah membangun relasi dan hubungan sosial yang baik antara konsumen dan pengendara ojek konvensional itu sendiri agar tercipta rasa saling percaya dan saling membantu antar sesama.

Adapun pernyataan dari informan J yang merupakan pengendara ojek konvensional di pangkalan ojek Baddoka saat peneliti menanyakan “Dalam hal menambah jumlah pendapatan anda sebagai tukang ojek konvensional, apakah ada hal lain yang biasa anda lakukan selain menunggu di pangkalan ojek ini?”

Adapun pernyataan dari informan J sebagai berikut

“Kalau saya cara lainku dapat penumpang selain menunggu di pangkalan itu dengan cara sistem ojek panggilan, alhamdulillah kalau diperbaiki pelayanan sama orang pasti jadi langganantami itu, dan dalam waktu 1 tahun ini adami 2 pelanggan tetapku yang sering hubungi saya untuk antar jemput anaknya ke sekolah bahkan sudah adami beberapa tambahan orang lain walaupun baru beberapa kali dia ojek sama saya tapi sudah lebih dari cukupmi itu”.

Berdasarkan pernyataan informan J diatas peneliti menyimpulkan bahwa strategi sistem jaringan bisa menjadi opsi lain ojek konvensional untuk menambah pendapatannya, dan juga jaringan sosial yang bagus bisa tercipta dengan baik apabila kedua orang membentuk suatu interaksi simbolik beserta hubungan sosial yang baik antar sesama dan menciptakan rasa saling percaya satu sama lain sehingga memperoleh keuntungan timbal balik antar keduanya.

## **B. Pembahasan Penelitian**

Dalam tahapan ini peneliti akan menguraikan hasil penelitian pada setiap indikator dan informan yang telah peneliti uraikan di bagian sebelumnya, sesuai dengan teori dan penelitian terdahulu yang relevan dengan masing-masing indikator yang menjadi fokus dalam penelitian.

### **1. Dampak Sosial dan Ekonomi Pengendara Ojek Konvensional Akibat Adanya Aktifitas Ojek *Online* di Kecamatan Biringkanaya**

#### **1.1 Dampak Sosial**

Adanya kemajuan dalam hal teknologi selalu dibarengi dengan adanya perubahan yang berdampak kepada kondisi sosial dalam masyarakat, salah satu contohnya adalah kemunculan ojek *online* ini yang keberadaannya sangat berdampak terhadap perubahan minat konsumen atau masyarakat dalam hal memilih menggunakan jasa ojek untuk bepergian, dan kebanyakan konsumen yang awalnya menggunakan ojek konvensional perlahan mulai beralih ke ojek *online* akibat adanya keunggulan yang diberikan oleh ojek *online* kepada konsumen atau masyarakat.

Dampak sosial yang dirasakan oleh pengendara ojek konvensional adalah sebagai berikut:

##### **a. Pekerjaan**

Bagi sebagian pengendara ojek konvensional aktivitas pekerjaan mereka sehari-hari dirasa sangat berubah semenjak berkurangnya loyalitas pelanggan yang mau menggunakan jasa mereka akibat adanya ojek *online*. Perubahan yang dirasakan adalah kurangnya motivasi kerja dan

berkurangnya interaksi yang baik kepada calon penumpang akibat perilaku calon konsumen yang kadangkala membandingkan tarif dan kondisi motor yang digunakan ojek konvensional dengan ojek *online*, hal tersebutlah yang membuat semangat untuk bekerja pengendara ojek konvensional menurun.

#### **b. Respon Konsumen**

Berkurangnya minat konsumen untuk menggunakan ojek konvensional diakibatkan oleh beberapa keunggulan ojek online yang tidak dimiliki oleh ojek konvensional, sehingga memunculkan respon-respon konsumen yang menganggap ojek konvensional kurang menarik untuk digunakan sebab ojek online yang lebih unggul dari segi harga yang lebih murah dan kualitas pelayanan yang lebih baik.

Hal lain bagi ojek konvensional yang dianggap kurang menarik bagi konsumen sehingga bagi konsumen biasanya yang datang ke pangkalan ojek kerap membandingkan mereka dengan ojek *online* adalah karena perilaku pengendara ojek itu sendiri yang sebagian dari mereka biasanya berperilaku kurang sopan terhadap calon penumpang dan memiliki kendaraan yang kurang layak untuk digunakan mengantar penumpang.

#### **c. Keluarga**

Bagi pengendara ojek konvensional yang memiliki anggota keluarga juga merasakan dampak sosial akibat adanya ojek *online* saat ini, dimana jika kepala keluarga yang hanya mengandalkan pendapatannya sebagai ojek konvensional saat ini dirasa belum cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, maka dari itu beberapa anggota keluarga terpaksa mengubah gaya

hidupnya sehari-hari dimana salah satu contohnya adalah membantu kepala keluarga untuk bekerja guna menambah pendapatan sehari-hari dan juga mengurangi biaya rumah tangga yang dianggap tidak terlalu penting.

Selain ketiga dampak sosial diatas hal umum yang dirasakan pengendara ojek konvensional saat ini adalah kurangnya interaksi dan hubungan sosial dengan pelanggannya, sama seperti yang dikatakan oleh informan utama A yang merupakan pengendara ojek konvensional di Daya, beliau mengatakan bahwa rata-rata pelanggan lama yang sudah lama menggunakan jasa ojeknya dan sudah sangat saling mengenal beralih menggunakan ojek *online* sehingga sudah sangat jarang beliau dengan konsumennya melakukan interaksi seperti dahulu.

Adanya *cultural lag* yang dikemukakan oleh William F.Ogburn yaitu merupakan fenomena sosial yang umum karena kecenderungan budaya material berkembang dan berubah dengan cepat sedangkan budaya non material yang cenderung menolak perubahan dan tetap untuk jangka waktu jauh lebih lama dari waktu. Sama halnya dengan yang dialami ojek konvensional saat ini, dimana kehadiran ojek *online* beserta aplikasinya sebenarnya merupakan pembaharuan dari ojek konvensional itu sendiri dimana pengendara ojek dapat dengan mudah mendapatkan pelanggan tanpa perlu menunggu terlalu lama di pangkalan ojek, akan tetapi pembaharuan ini tidak semua pengendara ojek konvensional bisa menerima dan beradaptasi sebab adanya kebudayaan atau kebiasaan yang sudah lama melekat pada diri mereka sehingga beberapa pengendara ojek konvensional merasa sangat



kesusahan untuk beralih menjadi ojek *online*, sehingga pengendara ojek konvensional yang tidak pindah ke ojek *online* hanya bisa bekerja seperti biasa saja sambil merasakan semakin berkurangnya pelanggan menggunakan jasa ojek konvensional mereka.

## **1.2 Dampak Ekonomi**

Beralihnya minat konsumen atau masyarakat yang lebih suka menggunakan ojek *online* daripada ojek konvensional secara tidak langsung mempengaruhi kondisi perekonomian pengendara ojek konvensional sehingga memaksa mereka untuk berusaha sebaik mungkin untuk memperoleh pendapatan tambahan, sebab konsumen saat ini lebih paham jasa ojek mana yang lebih menguntungkan dan efisien untuk kebutuhan mereka sehingga ojek *online* yang unggul dalam hal tersebut lebih diuntungkan.

Adapun dampak ekonomi yang dirasakan oleh ojek konvensional yaitu sebagai berikut

### **a. Pendapatan**

Rata-rata pendapatan perhari ojek konvensional saat ini setelah adanya ojek *online* di beberapa titik pangkalan ojek yang ada di Kecamatan Biringkanaya adalah kurang lebih Rp.30.000 hingga Rp.50.000/hari, berbeda dengan dulu sebelum adanya ojek *online* yang dimana biasanya pengendara ojek konvensional bisa mendapatkan Rp.70.000 hingga Rp.100.000/hari sebab dulu ojek konvensional merupakan jasa transportasi yang tarifnya paling terjangkau dan bisa mengantar lebih cepat ke tujuan dibandingkan dengan mobil atau becak.

Berkurangnya pendapatan ojek konvensional di pangkalan ojek Baddoka, Pasar Daya, dan Bumi Permata Sudiang suka tidak suka harus diterima oleh para pengendara ojek konvensional tersebut, hal ini disebabkan oleh perubahan sosial kebudayaan yang bersifat materil yang sudah dijelaskan oleh William F. Ogburn (1922). Kebudayaan material adalah kebudayaan yang bersifat konkret atau dapat dilihat dan dapat dirasakan fisiknya salah satu contohnya penggunaan jaringan internet dan teknologi dalam kehidupan sehari-hari membuat konsumen atau masyarakat yang mampu dan mengerti manfaat jika menggunakannya menjadi lebih memilih menggunakan ojek *online* yang lebih praktis dan efisien untuk didapatkan, maka pengendara ojek konvensional harus memiliki inovasi-inovasi lain yang mampu menyaingi keberadaan ojek *online* saat ini

#### **b. Alternatif Usaha**

Alternatif usaha merupakan upaya tambahan yang dilakukan oleh pengendara ojek konvensional guna menambah penghasilan mereka akibat penghasilan utama mereka sebagai ojek konvensional yang dirasa belum cukup untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Konsep alternatif usaha ini biasanya dilakukan dengan cara melakukan pekerjaan tambahan yang bisa memperoleh pendapatan tanpa harus mengganggu pekerjaan utama, sehingga dalam melakukan dua jenis pekerjaan ini bisa dilakukan dengan flexibel.

Seperti yang dilakukan oleh beberapa pengendara ojek di pasar Daya, dimana beberapa dari mereka bekerja dan memperoleh pendapatan sebagai

pengupas kelapa parut, tukang parker, dan petugas karcis di pasar sambil menunggu penumpang di pangkalan ojek mereka.

**Table 5.1**

**Matrix Dampak Sosial dan Ekonomi Adanya Ojek Online**

NO	Nama Informan (Usia, Lokasi pangkalan Ojek)	Dampak Sosial	Dampak Ekonomi
1	A (60 Tahun, Ketua Ojek Pasar Daya)	Pelanggan ojek yang dulunya suka menggunakan jasa ojek konvensional sekarang lebih memilih menggunakan ojek online sebab tarifnya yang lebih murah.	Rata-rata pendapatan perhari setelah adanya ojek online menurun menjadi kurang dari Rp.50.000/hari
2	R (35 Tahun, Ojek Bumi Permata Sudiang)	Masyarakat/konsumen yang bertempat tinggal dekat pangkalan ojek BPS jarang menggunakan jasa ojek pangkalan karena konsumen sebagian lebih menyukai ojek online yang langsung masuk menjemput di dalam kompleks perumahan.	Kami terpaksa menurunkan tarif layanan kami agar lebih menarik minat penumpang menggunakan jasa kami. Dari yang dulunya Rp. 7.000 menjadi Rp. 5.000 untuk mengantar masuk ke dalam perumahan saja.
3	K (58 Tahun, Ojek Pangkalan Pasar Daya)	Kurangnya motivasi kerja tukang ojek konvensional sebab tidak jarang ada calon penumpang yang datang ke pangkalan ojek menanyakan harga layanan dan jika pelanggan menganggapnya mahal biasanya akan membanding-bandingkan	

		dengan ojek <i>online</i> . Hal tersebut kadangkala membuat para pengendara ojek kurang bersemangat untuk mengantarkan calon penumpang tersebut sebab seakan-akan profesi ojek konvensional ini dianggap sebelah mata.	
4	K (25 Tahun, Konsumen)	Profesi tukang ojek konvensional dirasa kurang profesional dalam melakukan pekerjaannya, sebab biasanya terdapat pengendara ojek yang memiliki perilaku kurang sopan terhadap calon penumpangnya sehingga sebagai konsumen merasa enggan untuk menggunakan jasanya. Dan juga biasanya kendaraan yang digunakan oleh ojek konvensional dianggap kurang layak untuk beroperasi mengantarkan penumpang.	Masing-masing dari 2 jenis ojek saat ini yaitu ojek konvensional dan ojek <i>online</i> memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Untuk perjalanan dekat lebih memilih untuk menggunakan ojek konvensional jika ada karena tarifnya yang lebih murah, dan untuk perjalanan jauh lebih baik memilih ojek <i>online</i> sebab tarifnya lebih murah.
5	AR (Ketua Rw.10 Bumi Permata Sudiang)	Kurangnya inovasi dan motivasi bekerja pengendara ojek konvensional untuk bersaing dengan ojek <i>online</i> , sehingga ojek konvensional hanya bekerja begitu-begitu saja tanpa berusaha memperbaiki kualitas pelayanan dan pekerjaannya. Pelanggan juga tentunya merasa kurang tertarik menggunakan jasa ojek	

		konvensional tersebut jika tidak ada hal yang dianggap bagus dan unggul dibandingkan ojek <i>online</i> .	
6	I (43 Tahun, Istri Ojek Konvensional yang berjualan di pangkalan Ojek Baddoka)		Semenjak adanya ojek online pendapatan ojek konvensional dirasa kurang mampu untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, maka dari itu untuk membantu pekerjaan suami sebagai ojek konvensional saya mencoba untuk berjualan di pangkalan ojek ini.



## **2 Strategi Kerja Pengendara Ojek Konvensional dalam Mengimbangi Pengendara Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya**

### **2.1 Sistem Kerja Tradisional**

Sistem kerja tradisional merupakan suatu sistem kerja yang ciri khasnya sudah diterapkan sejak lama oleh beberapa kelompok atau organisasi pekerja guna menguntungkan satu sama lain dan mencapai tujuan bersama. Di pangkalan ojek konvensional pada umumnya masih menggunakan cara sebagai berikut yaitu:

#### **a. Menunggu penumpang dilokasi pangkalan ojek**

Hal ini umum dilakukan di setiap pangkalan ojek agar keberadaan pangkalan mudah diingat bahwa di tempat itu selalu ada tukang ojek konvensional yang siap untuk digunakan jasanya kapanpun dibutuhkan. Biasanya jika sesama pengendara ojek melihat satu pangkalan kosong maka pengendara ojek lain itu akan singgah dan menunggu penumpang disana.

#### **b. Sistem antrian**

Sistem antrian dalam mengambil dan mengantar penumpang merupakan salah satu ciri khas ojek konvensional yang bekerja dan menunggu penumpang di pangkalan ojek. Sistem ini memperlihatkan bagaimana sikap toleransi antar sesama pengendara ojek konvensional untuk saling membantu dalam hal mencari penumpang dan meningkatkan pendapatan sehari-hari, dan hal inilah yang membuat pengendara ojek konvensional memiliki rasa solidaritas yang tinggi antar sesamanya.

**c. Negosiasi harga yang saling menguntungkan**

Hal lain yang biasanya hanya ada pada ojek konvensional yaitu penumpang dan tukang ojek terlebih dahulu melakukan negosiasi harga sehingga jika dirasa harga sudah pas dan menguntungkan kedua belah pihak barulah tukang ojek akan mengantar penumpang tersebut, berbeda dengan ojek online yang tarif pengantarannya sudah ditentukan terlebih dahulu oleh aplikasi. Hal inilah yang biasanya membuat pelanggan senang dan menjadikan ojek konvensional sebagai langganan mereka dalam bepergian.

**d. Mempertahankan Kualitas layanan**

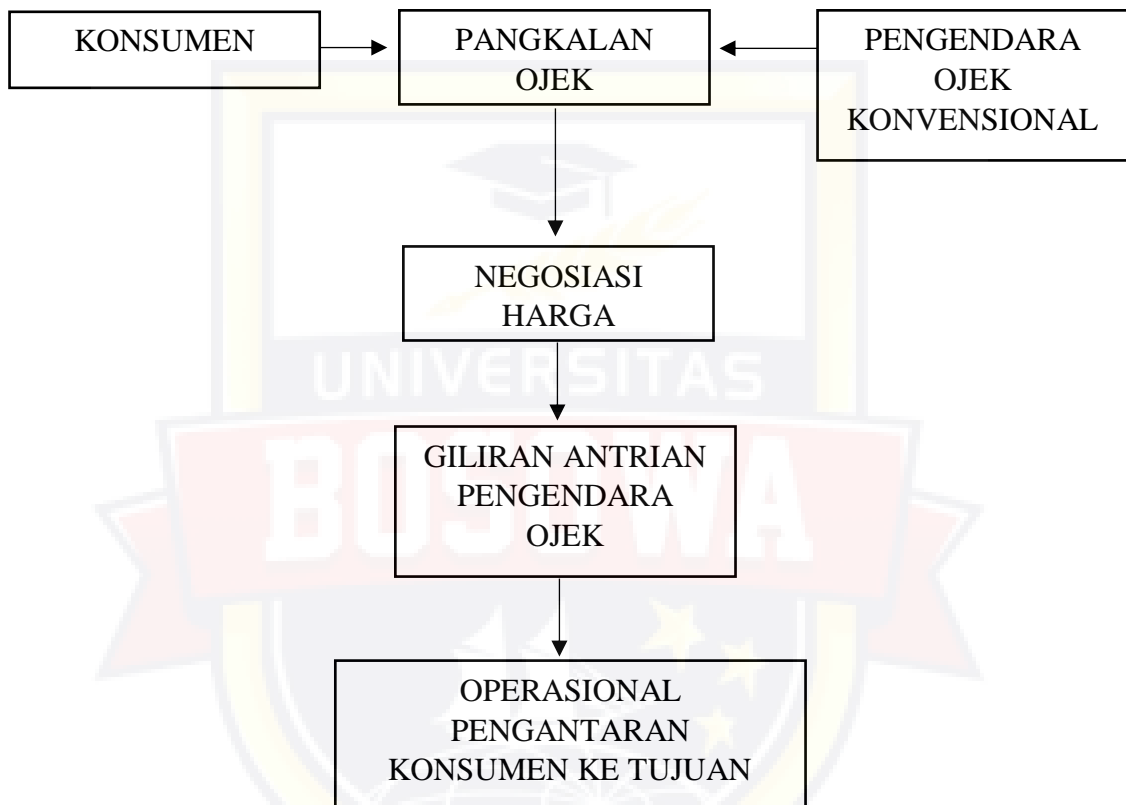
Hal ini menjadi faktor yang sangat diutamakan dan sudah menjadi ciri khas oleh pengendara ojek konvensional yaitu meningkatkan dan menerapkan kualitas layanan mereka kepada konsumen, agar memberi kesan sopan santun yang baik bagi para calon penumpang sehingga mereka tertarik menggunakan jasa ojek konvensional mereka dan tidak memandang sebelah mata pekerjaan ojek konvensional tersebut.

Semua sistem kerja tradisional diatas menjadi salah satu modal utama pengendara ojek konvensional dalam menarik dan mempertahankan minat konsumen, sebab tidak semua konsumen atau masyarakat juga mampu dan pandai menggunakan smartphone apalagi menggunakan aplikasi ojek *online* sehingga keberadaan ojek konvensional beserta sistem kerjanya tradisionalnya sangatlah dibutuhkan oleh konsumen tersebut karena ojek konvensional juga lebih mudah untuk ditemui sebab sudah menjadi kebiasaan orang dulu jika

ingin mencari ojek kita hanya perlu ke pangkalan ojek yang lokasinya sudah mudah ditemui dan diketahui sejak lama oleh masyarakat.

**Gambar 5.1**

**Strategi Kerja dalam Sistem Tradisional Bagi Ojek Konvensional**



*Sumber: Dikelola dari data primer, 2023.*



## **2.2 Strategi Bekerja Sistem Sosial Ekonomi Aktif**

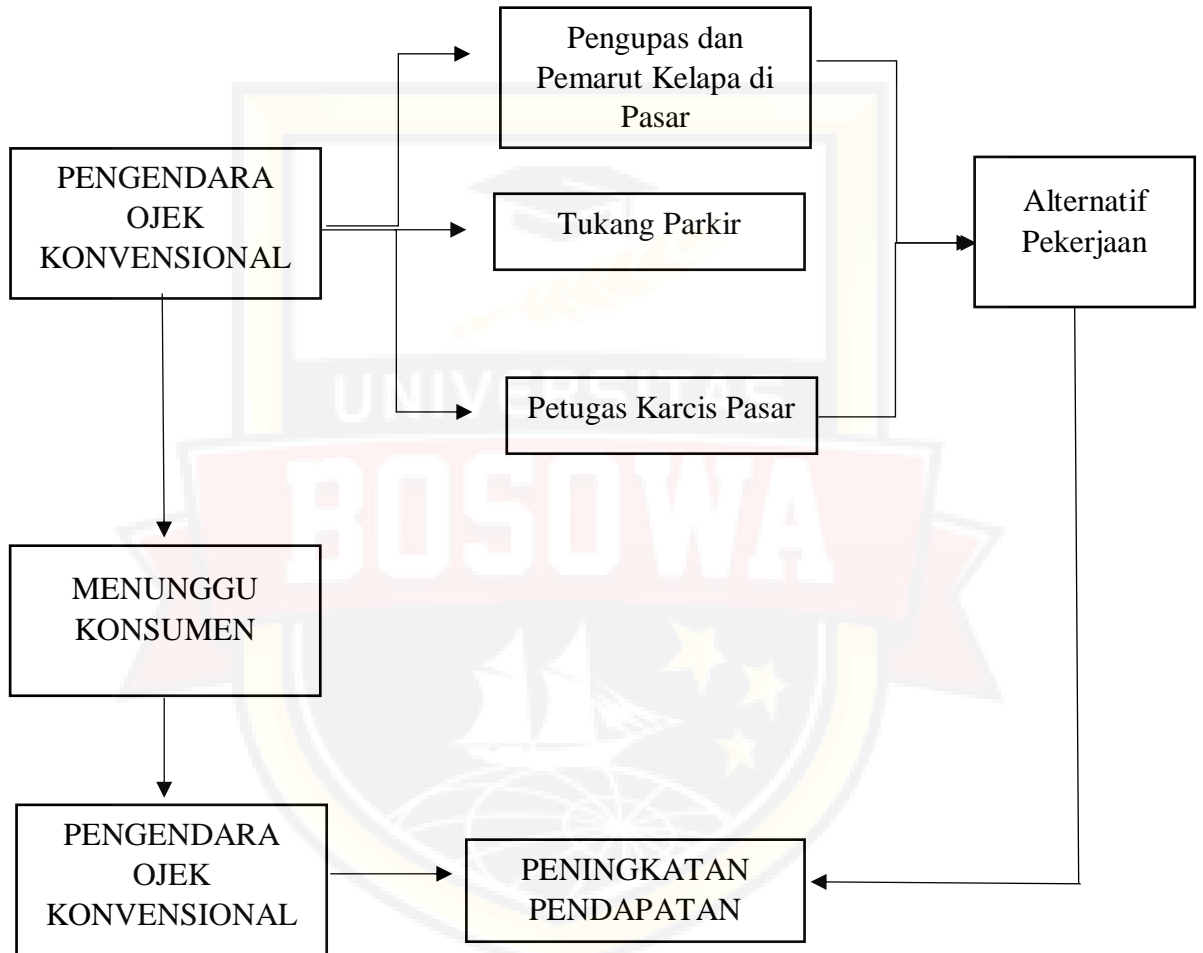
Strategi bekerja sistem sosial ekonomi aktif merupakan strategi yang ciri khasnya itu melibatkan anggota keluarga lainnya ataupun dirinya sendiri untuk melakukan suatu pekerjaan tambahan guna menambah penghasilan keluarganya tanpa mengganggu pekerjaan utamanya sebagai ojek konvensional, sesuai dengan yang dikemukakan oleh E. Suharto (2009). Jenis strategi ini umumnya yaitu mempertahankan sumber mata pencaharian utama disertai dengan melibatkan diri sendiri atau anggota keluarga lainnya untuk melakukan suatu pekerjaan tambahan yang mampu menambah pendapatan keluarga mereka.

Strategi ini sudah banyak diterapkan oleh banyak orang yang memiliki berbagai latar belakang pekerjaan salah satunya ojek konvensional ini, alasannya sama yaitu pekerjaan utama mereka dirasa belum cukup untuk memenuhi kebutuhan keluarga mereka, apalagi jika saat ini harga-harga kebutuhan pokok terus meningkat karena itu dibutuhkan pekerjaan tambahan untuk menunjang kebutuhan tersebut.

Seperti halnya pengendara ojek konvensional yang ada di pasar Daya Kelurahan Daya dimana pengendara ojek disana selain menunggu penumpang biasanya mereka ditawarkan pekerjaan oleh beberapa pedagang kelapa parut jika pelanggannya banyak dan membutuhkan tenaga tambahan, biasanya pengendara ojek ini dipekerjakan untuk memarut atau mengupas buah kelapa dan mereka diupah berdasarkan banyaknya jumlah kelapa yang mereka kerjakan. Hal tersebut merupakan salah satu bentuk strategi bekerja aktif untuk memperoleh pendapatan

tambahan tanpa perlu meninggalkan pekerjaan utama sebagai tukang ojek konvensional.

**Gambar 5.2**  
**Strategi Kerja dalam Sistem Sosial Ekonomi Aktif Bagi Ojek Konvensional**



*Sumber: Dikelola dari data primer, 2023.*

### 2.3 Strategi Bekerja Sistem Jaringan Sosial

Strategi jenis ini lebih mengutamakan bagaimana membangun relasi atau membentuk suatu hubungan sosial antar pengendara ojek konvensional dengan konsumen atau masyarakat sehingga dapat menimbulkan rasa percaya (*trust*) dan aman sehingga dapat menguntungkan kedua belah pihak. Jaringan sosial yang baik ini juga bisa dibentuk dan bertahan berkat adanya pemberian kualitas pelayanan yang baik dari ojek konvensional kepada pelanggan yang menggunakan jasa mereka, agar memberi kesan yang baik sehingga pelanggan akan kembali lagi menggunakan jasa ojek konvensional ini dan pengendara ojek juga bisa tetap memperoleh pendapatan secara pasti.

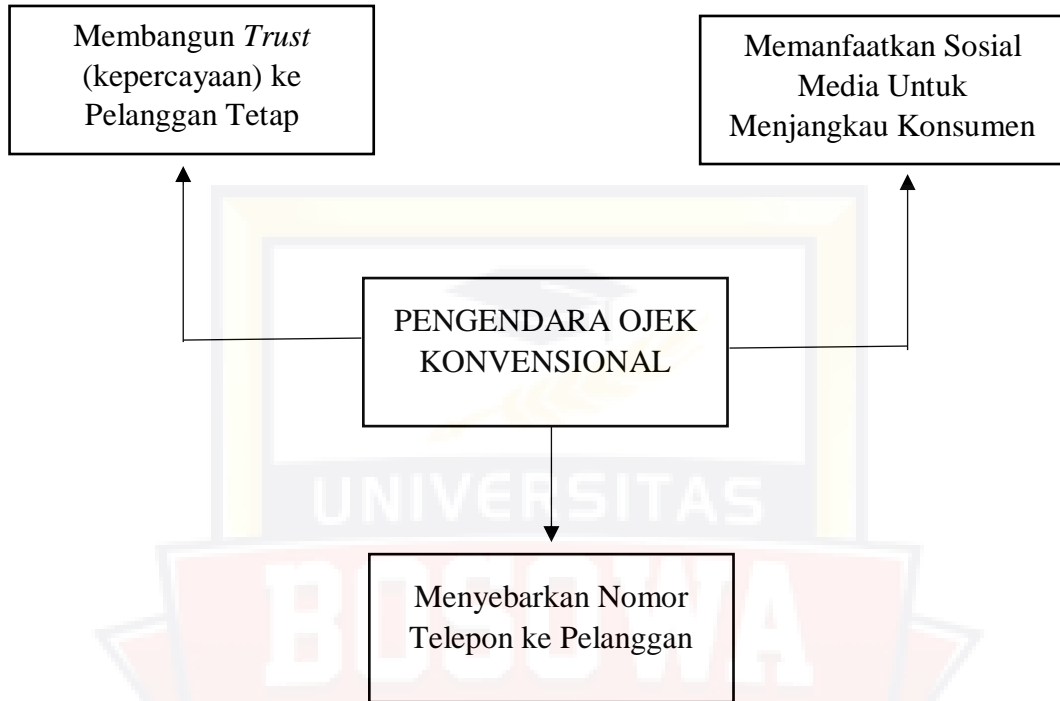
Strategi jaringan sosial merupakan strategi yang dilakukan dengan upaya menjalin relasi, baik formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan lingkungan kelembagaan, misalnya meminjam uang kepada tetangga, mengutang di warung atau toko, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang ke rentenir atau bank dan sebagainya. (E. Suharto, 2009)

Dalam hal strategi bekerja ojek konvensional sistem jaringan sosial ini lebih kearah bagaimana membangun, mendapatkan kepercayaan (*trust*) konsumen dan juga menambah relasi dengan konsumen agar para konsumen ini kembali lagi menggunakan jasa mereka atau bahkan bisa menambah jumlah pelanggan yang ingin menggunakan jasa ojek konvensional ini. Atau jika ingin membuka usaha seperti berdagang mereka bisa melakukan pinjaman modal ke teman atau kerabat mereka yang saling percaya satu sama lain agar pekerjaan sebagai ojek bukan lagi menjadi satu-satunya sumber penghasilan untuk keluarga.

Sistem jaringan sosial ini sebenarnya bisa dikembangkan lebih baik lagi dan memberikan dampak yang lebih baik jika pengendara ojek konvensional beserta jasa transportasi konvensional lainnya mau bekerjasama membuat suatu organisasi atau paguyuban yang memiliki modal sosial yang kuat untuk memajukan kembali jasa transportasi konvensional. Salah satu contoh bentuk kegiatan jika tercipta paguyuban ini adalah melakukan musyawarah atau diskusi bersama pihak ojek konvensional, ojek *online* dan juga pemerintah untuk membuat kebijakan yang kiranya memberi dampak positif untuk kemajuan transportasi konvensional.

Dengan adanya organisasi atau paguyuban juga bisa menjadi tempat sarana perantara antar sesama transportasi konvensional untuk saling membantu satu sama lainnya agar mengetahui bagaimana cara yang baik untuk mempertahankan keberadaan mereka sebagai transportasi konvensional yang masih dibutuhkan oleh seluruh masyarakat.

**Gambar 5.3**  
**Strategi Kerja dalam Sistem Jaringan Sosial Bagi Ojek**  
**Konvensional**



*Sumber: Dikelola dari data primer, 2023.*

Adaptasi sosial pengendara ojek konvensional di beberapa titik pagkalan ojek di Kecamatan Biringkanaya dalam menghadapi keberadaan ojek *online* yaitu mayoritas dari mereka sudah memahami bagaimana budaya material (teknologi) yang berkembang sangat cepat sehingga memunculkan sistem kerja dan keunggulan-keunggulan dari pemanfaatan teknologi yang diberikan ojek *online* kepada konsumennya, namun masih adanya budaya non materil (pemikiran) masyarakat yang belum sepenuhnya bisa memahami dan mengimbangi budaya materil menyebabkan saat ini pengendara ojek konvensional tetap bekerja di zona nyaman mereka dengan keterbatasan mereka dalam menarik dan menambah jumlah konsumen untuk menggunakan jasa mereka. Hal ini dikemukakan dalam teori William F. Ogburn (1922) mengenai *cultural lag*, yaitu fenomena sosial yang umum karena kecenderungan budaya material berkembang dan berubah dengan cepat, sedangkan kecenderungan budaya nonmaterial menolak perubahan dan tetap untuk jangka waktu yang lebih lama.

Sebab mereka yang bertahan menjadi pengendara ojek konvensional masih beranggapan bahwa tidak semua orang mampu dan mau menggunakan aplikasi jasa ojek *online* melalui handphone, terutama bagi orang tua dan beberapa masyarakat yang kurang berinteraksi dengan teknologi maka akan mengalami keterbatasan dalam memahami sistem kerja ojek *online* tersebut. Maka dalam beradaptasi dengan ojek *online*, ojek konvensional cenderung lebih melibatkan bagaimana perilaku mereka dalam membangun kepercayaan

(*trust*) dalam menarik minat konsumen terutama bagi konsumen yang kurang memahami cara menggunakan aplikasi ojek online.

Andhika Cahya Purwanto, Asma Luthfi, Thriwarty Arsal (2018: 252) mengatakan bahwa hal lain yang membuat pengendara ojek konvensional mampu beradaptasi dan bertahan dengan keberadaan ojek online sehingga mereka bisa menjaga eksistensi keberadaan mereka yaitu solidaritas yang kuat antara pengendara ojek konvensional yang menciptakan lingkungan kerja yang baik, saling mendukung dan memotivasi pengendara ojek konvensional untuk bekerja lebih baik agar mampu bertahan hingga saat ini.

Rusydan Fathy (2019: 202-207) mengatakan bahwa semakin baik modal sosial dalam suatu komunitas pengendara ojek konvensional maka akan semakin baik pula ketahanan komunitas tersebut dalam menghadapi keberadaan ojek online saat ini. Maka dari itu sistem kerja tradisional, sistem kerja sosial ekonomi aktif, dan sistem kerja jaringan sosial menjadi modal sosial utama pengendara ojek konvensional yang harus di pertahankan hingga saat ini.

## BAB VI

### PENUTUP

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian terkait strategi adaptasi bekerja pengendara ojek konvensional terhadap keberadaan ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya kota Makassar, maka hasil penelitian dapat di simpulkan sebagai berikut:

1. Dampak sosial dan ekonomi yang diterima oleh ojek konvensional akibat keberadaan ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar yaitu dari segi sosialnya berdampak pada kehidupan keluarga pengendara ojek konvensional dan respon konsumen yang kurang baik kepada pengendara ojek konvensional. Begitu pula dari segi ekonominya yang berdampak pada berkurangnya jumlah penghasilan mereka sehari-hari, sehingga memaksa mereka untuk melakukan pekerjaan tambahan (alternatif usaha) untuk menambah jumlah penghasilan.
2. Strategi kerja pengendara ojek konvensional dalam mengimbangi pengendara ojek *online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar yaitu menggunakan strategi sistem kerja tradisional, strategi kerja sistem sosial ekonomi aktif, dan strategi bekerja sistem jaringan sosial yang menjadi ciri khas sistem bekerja ojek konvensional.



## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan diatas, peneliti dapat memberikan saran agar pengendara ojek konvensional bisa tetap bersaing bahkan bisa melebihi keberadaan ojek *online* saat ini yaitu sebagai berikut:

1. Membentuk suatu organisasi atau paguyuban khusus ojek konvensional guna menjadi tempat ruang diskusi bersama-sama guna menciptakan keadaan yang lebih baik bagi ojek konvensional.
2. Memperluas jaringan sosial yaitu mencari pelanggan baru yang khusus tidak mengerti bagaimana menggunakan aplikasi ojek online, umumnya yaitu orang tua yang hanya memiliki 1 alat komunikasi yaitu telepon biasa agar menjadi langganan tetap bagi ojek konvensional. Tentunya juga dengan pemberian kualitas layanan yang terbaik bagi mereka agar merasa aman dan nyaman.
3. Melakukan pekerjaan tambahan yang kiranya bisa dilakukan sambil bekerja sebagai ojek konvensional, seperti berdagang dan lain-lain agar menambah pendapatan untuk keluarga dan diri sendiri.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Amirullah. 2015. *Pengantar Manajemen*. Jakarta: PT. Mitra Wacana Media.
- Aminuddin. 2000. *Sosiologi Suatu Pengenal Awal*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Anggito, Albi dan Johan Setiawan. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jawa Barat: CV. Jejak
- Bungin, B. 2012. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Douglas, J. Goodman. 2004. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Prenada Media.
- Ritzer, G. 2012. *Teori Sosiologi, Dari Sosiologi Klasik Sampai Perkembangan Terakhir Postmodern*. Translated by S. Pasaribu. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hasbullah, Jaousairi. 2006. *Social Capital: Menuju Keunggulan Budaya Manusia Indonesia*. Jakarta: MR-United Press.
- Indraddin dan Irwan. 2016. *Strategi dan Perubahan Sosial*. Yogyakarta: STKIP PGRI Sumbar.
- J.D. Tamboto, Henry dan Allen A. Ch. Manongko. 2019. *Model Pengentasan Kemiskinan Masyarakat Pesisir Berbasis Literasi Ekonomi dan Modal Sosial*. Malang: CV. Seribu Bintang
- Kim, Young Yun. (2001). *Becoming Intercultural An Integrative Theory of Communication and Cross-Cultural Adaptation*. California: Sage Publication
- Lexy J. Moleong. 2000. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Martono, N. 2016. *Sosiologi Perubahan Sosial, Perspektif Klasik Modern, Posmodern dan Poskolonial*. Depok: PT. Rajagrafindo Persada.
- Hamsah. 2017. *Modal Sosial dalam Program Makassar Tidak Rantasa*. Makassar: MIB Indonesia
- Martono, N. 2016. *Sosiologi Perubahan Sosial, Perspektif Klasik Modern, Posmodern dan Poskolonial*. Depok: PT. Rajagrafindo Persada.
- Musthafa Fahmy, 1982, *Penyesuaian Diri, Pengertian Dan Peranannya Dalam Kesehatan Mental*, Jakarta: Bulan Bintang

- M Setiadi, Elly dan Usman Kolip. 2011. *Pengantar Sosiologi*. Kota Bandung: Prana Media
- Nanang Martono, 2012. *Sosiologi Perubahan Sosial*, PT. Raja Grafindo, Jakarta
- Ogburn, William F. 1922. *Perubahan Sosial dengan Menghormati Budaya dan Budaya Asli*. B. W. Huebsch, Incorporated
- Parsons, Talcott. 2013. *Social System*. London. Routledge.
- Poloma, Margaret M. 2001. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Siagian, M. (2011). *Metode Penelitian Sosial*. Medan: PT. Grasindo Monorutama.
- Soekanto, Soerjono. 2009. *Peranan Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soekanto, S. 2014. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: CV. Rajawali Pers.
- Suharto, Edi. 2006. *Modal Sosial dan Kebijakan Publik*. Bandung: Rafika Aditama.
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta
- Weber, Bambang Hidayana. 2018. *Pendekatan Antropologi Ekonomi*. Yogyakarta. Kepel Press.
- Yustinus Semiun, 2006, *Kesehatan Mental I: Pandangan umum mengenai penyesuaian diri dan kesehatan mental serta teori-teori yang terkait*. Yogyakarta : Kasinius.

#### **Jurnal dan Sumber-sumber lainnya**

- Amelia Anwar, Ahsani. 2017. Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar. [https://journal.unhas.ac.id/index.php/etnosia/article/view/3012/pdf\\_1](https://journal.unhas.ac.id/index.php/etnosia/article/view/3012/pdf_1). Diakses pada tanggal 22 Maret 2023
- Anggraeni, Diana. 2019. Konflik Transportasi Ojek Pangkalan dan Ojek Online di Bandung (Studi Analisis Tentang Identitas Budaya, Manajemen Konflik, dan Teknologi). <https://journal.lspr.edu/index.php/communicare/article/view/30>. Diakses pada tanggal 27 Februari 2023.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar. 2022. Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Makassar (Jiwa), 2020-2022. <https://makassarkota.bps.go.id/indicator/12/72/1/jumlah-penduduk-menurut-kecamatan-dan-jenis-kelamin-di-kota-makassar.html>. Diakses pada tanggal 23 Maret 2023.

- Dedeh Rani Fardiawati. 2020. Peran Istri Dalam Strategi Adaptasi Ekonomi Keluarga Pasca Proses Penggenangan Waduk Jatigede DI Desa Tarunjaya. <https://jurnal.unpad.ac.id/sosio/global/article/view/24987/PDF>. Diakses pada tanggal 4 Maret 2023.
- Dasawisma PKK Kota Makassar.2023. Profil Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. <https://dasawisma.pkk.makassarkota.go.id/rekap/kecamatan/db105067d4ac21220745a5bea0f2809b7f90c20d09c65c51d6ca295b2cff236e061c741a6e5322d3ba3a0eab9c1a7ab7af5633b04d53d9cdd6fb0797233cde2bJKpL2shWQlfgq3GU4I1gaYzDxZ87it7Hg5A9JnbLa38->. Diakses pada tanggal 22 Mei 2023.
- Diwarta News. 2017. Pengertian Cultural Lag menurut William F. Ogburn. <https://www.diwarta.com/2017/02/14/pengertian-cultural-lag-menurut-william-f-ogburn.html>. Diakses pada tanggal 28 Maret 2023.
- Oriza, V. D., 2016. Proses Adptasi dalam Menghadapi Komunikasi Antar Budaya Mahasiswa Rantau di Universitas Telkom. e-Proceeding of Management, Vol. 3 No. 2, Agustus 2016. <https://scholar.google.com>. Diakses 23 Maret 2023.
- Purwanto, Andhika Cahya; Asma Luthfi; & Thriwarty Arsal. 2018. Eksistensi Ojek Pangkalan Didalam Perkembangan Transportasi Berbasis Informasi dan Teknologi. <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/solidarity/article/view/26901>. Diakses pada tanggal 22 Maret 2023.
- Pontoh, Irfan Rafi. 2018. Analisis Perilaku Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek Online Di Bandar Lampung (Studi Kepada Driver Ojek Konvensional Dan Ojek Online Di Bandar Lampung). Fakultas ilmu sosial dan politik Universitas Lampung. <http://digilib.unila.ac.id/32852/>. Diakses pada tanggal 10 Februari 2023.
- Profil Kecamatan Biringkanaya –Batas Wilayah-. Diakses pada tanggal 23 Maret 2023 dari: <https://biringkanayakec.makassarkota.go.id/beranda/profil/lihat/batas-wilayah/90eebff1-ac32-4710-a899-ee0c31503e4f>
- Riswanda, A. 2019. Dampak keberadaan transportasi online terhadap pendapatan transportasi konvensional (studi kasus penarik becak di Banda Aceh). Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
- Rusydan Fathy. 2019. Modal Sosial Ojek Pangkalan: Adaptasi Terhadap ApliKasi Online Transportasi Publik. <https://www.researchgate.net/publication/330714004> Modal Sosial Ojek

Pangkalan Adaptasi Terhadap Aplikasi Online Transportasi Publik.  
Diakses pada tanggal 22 Maret 2023.

Sarimbangun, Oslan; Jetty E, T. Mawara; Titiek Mulianti. 2020. Kehidupan Sosial Ekonomi Tukan Ojek di Kecamatan Madidir Kota Bitung. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/holistik/article/view/29666>. Diakses pada tanggal 23 Maret 2023.

Suara.com. 2022. Program *Ojol Day* Makassar Membantu Mitra dan Jaga Kondisi *Low Carbon* Pakai Motor Listrik. <https://www.suara.com/otomotif/2022/10/17/234227/program-ojol-day-makassar-membantu-mitra-dan-jaga-kondisi-low-carbon-pakai-motor-listrik>. Diakses pada tanggal 22 Maret 2023.

Suarasulsel.id. 2022. Tarif Ojek Online Naik, Warga Makassar Ingin Beralih ke Ojek Konvensional. <https://sulsel.suara.com/read/2022/08/10/141416/tarif-ojek-online-naik-warga-makassar-ingin-beralih-ke-ojek-konvensional>. Diakses pada tanggal 22 maret 2023.

Studi Kasus Tindakan Sosial Paguyuban Ojek Pangkalan dalam Menghadapi Persaingan dengan Ojek *Online*. Diakses pada tanggal 26 Maret 2023 dari: [https://repository.unair.ac.id/75159/3/JURNAL\\_Fis.S.69%2018%20Bay%20p.pdf](https://repository.unair.ac.id/75159/3/JURNAL_Fis.S.69%2018%20Bay%20p.pdf)

Tribunnews. (2017). Survei YLKI Ungkap Alasan Orang Pilih Transportasi Online. Diakses pada tanggal 22 Maret 2023 dari: <http://www.tribunnews.com/techno/2017/05/12/survei-ylki-ungkapalasan-orang-pilih-transportasi-online>.

Tarif Ojek Online Naik, Warga Makassar Ingin beralih ke Ojek Konvensional. Diakses pada tanggal 22 Maret 2023 dari: <https://sulsel.suara.com/read/2022/08/10/141416/tarif-ojek-online-naik-warga-makassar-ingin-beralih-ke-ojek-konvensional?page=1>

Yusuf, Mochamad Ely. 2008. Hubungan Antara Penyesuaian Diri Dalam Lingkungan Kerja Dengan Manajemen Konflik Di Kalangan Karyawan UD. Sido Muncul Blitar. <http://etheses.uin-malang.ac.id/4324/1/02410076.pdf>. Diakses pada tanggal 27 Februari 2023.

## LAMPIRAN DAN DOKUMENTASI

### A. Lampiran Persuratan

#### 1. Halaman Pengesahan Proposal

##### HALAMAN PENGESAHAN

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Bosowa, tersebut namanya di bawah ini :

Judul : Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional Merespon Keberadaan Ojek Online Di Baddoka Kota Makassar

Nama Mahasiswa : A. Moh. Adriandy

Nomor Stambuk : 4517022005

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

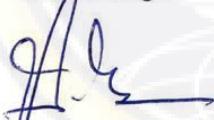
Jurusan : Ilmu Sosiologi

Telah memenuhi syarat untuk mengikuti Seminar Proposal guna memperoleh gelar Sarjana Sosiologi (S1) pada Program Studi Ilmu Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar dan dinyatakan memenuhi persyaratan akademik yang telah ditetapkan.

Makassar, 08 Maret 2023

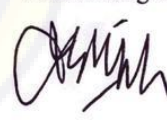
Menyetujui ;

Pembimbing I



Dr. Drs. Iskandar, M.Si  
NIDN. 0010076201

Pembimbing II



Dr. Dra. Hj. Asmirah, M.Si  
NIDN. 0001076404

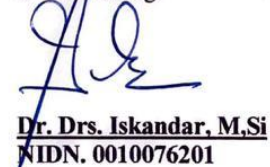
Mengetahui,

Dekan FISIP  
Universitas Bosowa Makassar



Dr. A. Burchanuddin, S.Sos., M.Si  
NIDN. 0905107005

Ketua Jurusan  
Ilmu Sosiologi



Dr. Drs. Iskandar, M.Si  
NIDN. 0010076201

## 2. Surat Izin Penelitian Fakultas ke PTSP Provinsi Sulawesi Selatan



**UNIVERSITAS BOSOWA**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
Jalan Urip Sumoharjo Km. 4, Gd. 1 Lt. 7, Makassar-Sulawesi Selatan 90231  
Telp. 0411 452 901 – 452 789 Ext. 123, Faks. 0411 424 568  
Email: info@unibos.ac.id, http://www.unibos.ac.id

Nomor : A.161/FSP/UNIBOS/III/2023  
Lampiran : 1 (satu) rangkap Proposal Skripsi  
Perihal : Permintaan Izin Penelitian Penyusunan Skripsi

Kepada Yth,  
Kepala Dinas Penanaman Modal dan PTSP Provinsi Sulawesi Selatan

Di-  
Kota Makassar

Dengan hormat,  
Dalam rangka penyelesaian Tugas Akhir/ Penulisan Skripsi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar, maka kami mohon kiranya kepada mahasiswa tersebut dibawah ini :

Nama : A. Moh. Adriyandy  
NIM : 4517022005  
Judul penelitian : *Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.*  
Tempat : Kantor Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar  
Waktu : April 2023 – selesai

Untuk dapat diberi bantuan dalam memperoleh informasi serta pengambilan data yang diperlukan dalam penyusunan Tugas Akhir/ Penyusunan Skripsi tersebut.

Demikian harapan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Makassar, 31 Maret 2023

Dekan Fkip Unibos,



*[Signature]*  
**Dr. A. Burchanuddin, S.Sos., M.Si**  
NIDN : 0905107005

Tembusan :  
1. Arsip

### 3. Surat Izin Penelitian Fakultas ke Kecamatan Biringkanaya



**UNIVERSITAS BOSOWA**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
Jalan Urip Sumoharjo Km. 4, Gd. 1 Lt. 7, Makassar-Sulawesi Selatan 90231  
Telp. 0411 452 901 – 452 789 Ext. 123, Faks. 0411 424 568  
Email: info@unibos.ac.id, http://www.unibos.ac.id

Nomor : A.155/FSP/UNIBOS/III/2023  
Lampiran : 1 (satu) rangkap Proposal Skripsi  
Perihal : Permintaan Izin Penelitian Penyusunan Skripsi

Kepada Yth,  
Kepala Kecamatan Biringkanaya

Di-  
Kota Makassar

Dengan hormat,  
Dalam rangka penyelesaian Tugas Akhir/Penulisan Skripsi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar, maka kami mohon kiranya kepada mahasiswa tersebut dibawah ini :

Nama : A. Moh. Adriyandy  
NIM : 4517022005  
Judul penelitian : *Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional Terhadap Keberadaan Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.*  
Tempat : Kantor Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar  
Waktu : April 2023 – selesai

Untuk dapat diberi bantuan dalam memperoleh informasi serta pengambilan data yang diperlukan dalam penyusunan Tugas Akhir/Penyusunan Skripsi tersebut.

Demikian harapan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Makassar, 28 Maret 2023  
Dekan Fisip Unibos,



*[Signature]*  
**Dr. A. Burchanuddin, S.Sos., M.Si**  
NIDN : 0905107005

Tembusan :  
1. Arsip



4. Surat Penerimaan Izin Penelitian dari Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu diteruskan kepada Badan Kesatuan Bangsa dan Politik



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

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

Nomor : 14448/S.01/PTSP/2023 Kepada Yth.  
Lampiran : - Walikota Makassar  
Perihal : Izin penelitian

di-  
Tempat

Berdasarkan surat Dekan Fisip Univ. Bosowa Makassar Nomor : A.161/FSP/UNIBOS/III/2023 tanggal 31 Maret 2023 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

Nama : A. MOH ADRIYANDY  
Nomor Pokok : 4517022005  
Program Studi : Ilmu Sosiologi  
Pekerjaan/Lembaga : Mahasiswa (S1)  
Alamat : Jl. Urip Sumoharjo Km. 04 Makassar

PROVINSI SULAWESI SELATAN

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

**" STRATEGI ADAPTASI BEKERJA PENGENDARA OJEK KONVENSIONAL TERHADAP  
KEBERADAAN OJEK ONLINE DI KECAMATAN BIRINGKANAYA KOTA MAKASSAR "**

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. **14 April s/d 14 Juni 2023**

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

Demikian Surat Keterangan ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Makassar  
Pada Tanggal 31 Maret 2023

A.n. GUBERNUR SULAWESI SELATAN  
KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU  
SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN



**Ir. H. SULKAF S LATIEF, M.M.**  
Pangkat : PEMBINA UTAMA MADYA  
Nip : 19630424 198903 1 010

Tembusan Yth  
1. Dekan Fisip Univ. Bosowa Makassar di Makassar;  
2. *Pertinggal.*

5. Surat Penerimaan Izin Penelitian dari Badan Kesatuan Bangsa dan Politik diteruskan Kepada Kecamatan Biringkanaya



PEMERINTAH KOTA MAKASSAR  
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Jalan Ahmad Yani No 2 Makassar 90111  
Telp +62411 – 3615867 Fax +62411 – 3615867  
Email : [Kesbang@makassar.go.id](mailto:Kesbang@makassar.go.id) Home page : <http://www.makassar.go.id>

Makassar, 31 Maret 2023

Kepada

Yth. CAMAT BIRINGKANAYA  
KOTA MAKASSAR

Di -  
MAKASSAR

**SURAT IZIN PENELITIAN**  
Nomor : 070/788 -II/BKBP/III/2023

- Dasar : 1. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi.  
2. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 17 Tahun 2016 tentang Pedoman Penelitian dan Pengembangan di Kementerian Dalam Negeri dan Pemerintahan Daerah.  
3. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 8 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Makassar (Lembaran Daerah Kota Makassar Tahun 2016 Nomor 8).
- Memperhatikan : Surat Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Sulawesi Selatan nomor : 14448/S.01/PTSP/2023 Tanggal 31 Maret 2023 perihal Izin Penelitian.

Setelah membaca maksud dan tujuan penelitian yang tercantum dalam proposal penelitian, maka pada prinsipnya Kami menyetujui dan memberikan Izin Penelitian kepada :

Nama : A. MOH ADRIYANDY  
NIM / Jurusan : 4517022005 / Ilmu Sosiologi  
Pekerjaan : Mahasiswa (S1) Univ. Bosowa  
Tanggal pelaksanaan: 31 Maret s/d 14 Juni 2023  
Jenis Penelitian : Skripsi  
Alamat : Jl. Urip Sumoharjo Km. 04 Makassar  
Judul : "STRATEGI ADAPTASI BEKERJA PENGENDARA OJEK KONVESIONAL TERHADAP KEBERADAAN OJEK ONLINE DI KECAMATAN BIRINGKANAYA KOTA MAKASSAR "

Demikian Surat Izin Penelitian ini diberikan agar digunakan sebagaimana mestinya dan selanjutnya yang bersangkutan melaporkan hasilnya kepada Walikota melalui Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Makassar Melalui Email [Bidanghublabakesbangpolmks@gmail.com](mailto:Bidanghublabakesbangpolmks@gmail.com).

a.n. WALIKOTA MAKASSAR  
KEPALA BADAN KESBANGPOL  
u.b.

SEKRETARIS,  
  
DR. HARI, S.I.P., S.H., M.H., M.Si., M.I.Kom  
Pangkat : Pembina Tingkat I/IV.b  
NIP. : 19730607 199311 1 001

**Tembusan :**

1. Walikota Makassar di Makassar (sebagai laporan);
2. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Prov. Sul – Sel. di Makassar;
3. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Makassar (sebagai laporan);
4. Kepala Unit Pelaksana Teknis P2T Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah Prov. Sul Sel di Makassar;
5. Dekan Fisip Univ. Bosowa Makassar di Makassar;
6. Mahasiswa yang bersangkutan;
7. Arsip.

6. Surat Penerimaan Izin Penelitian dari Kecamatan Biringkanaya diteruskan Kepada Lurah Se-Kecamatan Biringkanaya



**PEMERINTAH KOTA MAKASSAR  
KECAMATAN BIRINGKANAYA**

Jalan Prof. Dr. Ir. Sutami No. 100, Bulurokeng Makassar Kode Pos 90241  
Website : biringkanayakec.makassarkota.go.id

Makassar, 5 April 2023

Nomor : 070/2023 /KBRK/IV/2023 Kepada  
Lampiran: - Yth. Lurah se-Kecamatan Biringkanaya  
Perihal : Rekomendasi Penelitian di -  
Makassar

Dengan Hormat,

Menindaklanjuti Surat dari Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Nomor: 070/788-II/BKBP/III/2023 tanggal 31 Maret 2023 tentang Surat Izin Penelitian maka disampaikan kepada Bapak dan Ibu bahwa:

Nama : **A. Moh. Adriyandy**  
Pekerjaan : Mahasiswa (S1 Universitas Bosowa)  
NIM / Jurusan : 4517022005 / Ilmu Sosiologi  
Alamat Kantor : Jalan Perintis Kemerdekaan KM. 4, Kota Makassar  
Alamat Rumah : Jalan Pahlawan, RT 2, RW 3, Kelurahan Bulurokeng, Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan  
Judul : **"Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional terhadap Keberadaan Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar"**

bermaksud melaksanakan penelitian pada wilayah kerja Bapak dan Ibu sejak tanggal 5 April sampai dengan 14 Juni 2023.

Sehubungan dengan maksud di atas diharapkan agar mahasiswa tersebut dapat diberikan kesempatan untuk melaksanakan penelitiannya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Demikian surat ini dibuat untuk digunakan semestinya.

an. Camat Biringkanaya  
Kasubbag Umum dan Kepegawaian,



Andi Riza Chandra Bago, S.STP, M.Si  
: Penata  
: 19920910 201406 1 001

## 7. Surat Penerimaan Izin Penelitian dari Kelurahan Bulurokeng



**PEMERINTAH KOTA MAKASSAR**  
**KECAMATAN BIRINGKANAYA**  
**KELURAHAN BULUROKENG**

Jl. Prof. Dr. Ir. Sutami No. 71 Kode Pos 90243 Makassar

Makassar, 10 April 2023

Nomor : 070/ 29. /BRK/II/2023  
Lampiran : -  
Perihal : **Rekomendasi Penelitian**

Kepada,  
Yth. Bapak/Ibu Pengendara Ojek Online  
Kelurahan Bulurokeng

Di-  
Makassar

Dengan Hormat,

Menindak Lanjuti Surat dari Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar Nomor : 070/209/KBRK/IV/2023 pada tanggal 05 April 2023, maka bersama ini disampaikan kepada Bapak/Ibu bahwa :

Nama : **A. MOH ADRIYANDY**  
NIM/Jurusan : 4517022005/Ilmu Sosiologi :  
Pekerjaan : Mahasiswa  
Alamat Kantor : Jl. Perintis Kemerdekaan KM 4 Kota Makassar  
Alamat Rumah : Jl. Pahlawan RT 002, RW 003 Kel BULUROKENG,  
Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.  
Judul : **" Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional terhadap Keberadaan Ojek Online Di Kecamatan Biringkanaya**

Bermaksud melaksanakan Penelitian pada wilayah kerja Bapak dan Ibu pada tanggal 05 April sampai dengan 14 Juni 2023.

Sehubungan dengan hal tersebut, diharapkan agar peneliti tersebut dapat diberikan kesempatan untuk melaksanakan penelitiannya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Demikian surat ini dibuat untuk digunakan semestinya.

  
**PAHARUDDIN. S.Sos**  
Pangkat : Penata Muda Tk. I  
NIP. 19680213 200701 1015

## 8. Surat Penerimaan Izin Penelitian dari Kelurahan Sudiang



**PEMERINTAH KOTA MAKASSAR  
KECAMATAN BIRINGKANAYA  
KELURAHAN SUDIANG**

Sekretariat : JL.Perintis Kemerdekaan KM 19 Telp.( 0411 ) 554833 Makassar

Makassar, 11 April 2023

Nomor : 070/64 /KS/ IV /2023  
Lampiran : -  
Perihal : Izin Penelitian

Kepada  
Yth. **Ketua Rw**

Di-  
Makassar

Berdasarkan Surat Camat Biringkanaya Nomor:070/209/KBRK/IV/2023 Tanggal 05 April 2023 Perihal tersebut diatas maka bersama ini disampaikan kepada Bapak bahwa :

Nama : **A. MOH ADRIYANDY**  
Pekerjaan : Mahasiswa (S1 Universitas Bosowa)  
NIM/Jurusan : 4517022005/Ilmu Sosiologi  
Alamat Kampus : Jalan Perintis Kemerdekaan KM.4 Kota Makassar  
Alamat Rumah : Jl. Pahlawan RT 2, RW 3 Kelurahan Bulurokeng Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan.  
Judul : **“Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional terhadap Keberadaan Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar”**

Bermaksud melaksanakan **Penelitian** Pada Instansi/Wilayah Kelurahan Sudiang Kecamatan Biringkanaya ,terhitung mulai tanggal **05 April Sampai dengan 14 Juni 2023**, atas maksud tersebut kiranya dapat memberi bantuan dan Fasilitas seperlunya.

Demikian Surat ini diberikan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya dan selanjutnya yang bersangkutan melaporkan hasilnya kepada Lurah Sudiang.

Makassar, 11 April 2023

An.**LURAH SUDIANG**  
Sekretaris

  
**MUKHLISHAH. SE**  
Pangkat: Penata Tk. I  
NIP.19660828 199503 2 003

9. Surat Penerimaan Izin Penelitian dari Kelurahan Daya



**PEMERINTAH KOTA MAKASSAR**  
**KELURAHAN DAYA**  
**KECAMATAN BIRINGKANAYA**

Jln. Terminal Regional Daya, No. 01. Telfon. 4772425. Kode Pos.90241 Makassar.

Makassar, 11 April 2023

Nomor : 070/47 /KD / IV /2023  
Lampiran : ---  
Perihal : **Izin Penelitian**

Kepada  
Yth. Pengendara Ojek Pangkalan  
Di -  
**Makassar.**

Dengan hormat,

Menindak lanjuti Surat dari Badan Kesatuan Bangsa Dan Politik Nomor: **070/788-II/BKBP/IV/2023** Tanggal 11 April 2023 perihal sebagaimana tersebut diatas.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka dengan ini disampaikan kepada Saudara, Bahwa :

**Nama** : **A. Moh. Adriandy**  
**NIK** : 4517022005 / Ilmu Sosiologi  
**Pekerjaan** : Mahasiswa  
**Alamat Kantor** : Jl. Perintis Kemerdekaan KM. 4 Makassar  
**Alamat Domisili** : Jl. Pahlawan RT. 2 RW. 3 Kel. Bulurokeng  
Kec. Biringkanaya  
**Judul** : "Strategi Adaptasi Bekerja Pengendara Ojek Konvensional terhadap Keberadaan Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar

Bermaksud mengadakan penelitian pada wilayah kerja Bapak dan Ibu sejak tanggal 5 april sampai dengan 14 Juni 2023.

Demikian disampaikan kepada Saudara dan atas bantuan diucapkan terima kasih.

Makassar, 11 April 2023

Lurah Daya,

  
**NUR ALAM A. SE**  
Pangkat : Penata Tk.I  
Nip: 19691230 199203 2 012

## **B. Pedoman Wawancara**

Daftar pertanyaan kepada informan

a. Dampak Sosial dan Ekonomi Pengendara Ojek Konvensional Akibat Adanya Pengendara Ojek Online di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar

1. Bagaimana perbedaan kondisi yang anda rasakan saat ini dengan dahulu sebelum adanya ojek online?
2. Bagaimana tanggapan anda mengenai profesi ojek konvensional saat ini, melihat lebih banyaknya konsumen yang lebih meminati jasa ojek online?
3. Bagaimana kondisi kebutuhan keluarga anda saat ini ditengah-tengah pendapatan suami anda sebagai tukang ojek yang tidak menentu setiap harinya?
4. Bagaimana tanggapan anda dengan kehadiran ojek online saat ini, apakah mempengaruhi kondisi anda sebagai ojek konvensional sekarang ini?
5. Bagaimana tanggapan anda melihat kondisi pengendara ojek konvensional saat ini yang bersaing dengan ojek *online*?
6. Semenjak adanya ojek online bagaimana perbedaan jumlah penghasilan anda saat dulu dengan sekarang ini?
7. Apakah ada upaya yang anda lakukan untuk menambah penghasilan anda akibat berkurangnya jumlah penumpang saat ini?

8. Menurut anda semenjak adanya ojek online, bagaimana anda melihat perbedaan tarif layanan antara ojek konvensional dan ojek *online*?
- b. Strategi Kerja Pengendara Ojek Konvensional Dalam Mengimbangi Pengendara Ojek *Online* di Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar
1. Bagaimana strategi atau cara yang biasanya anda lakukan di ojek pangkalan ini untuk mengambil dan menarik minat pelanggan?
  2. Sebelum bapak bekerja sebagai ojek konvensional, apakah bapak memiliki pekerjaan lain sebelumnya?
  3. Selain bekerja sebagai ojek, apakah bapak mempunyai kerjaan sampingan untuk menambah pemasukan?
  4. Bapak sudah lama bekerja sebagai ojek konvensional disini, apakah selama bapak disini ada pekerjaan lain yang bapak lakukan selain menjadi ojek?
  5. Sudah berapa lama anda berjualan di dekat pangkalan ojek ini?
  6. Dalam hal menambah jumlah pendapatan anda sebagai tukang ojek konvensional, apakah ada hal lain yang biasa anda lakukan selain menunggu di pangkalan ojek ini?



## C. Dokumentasi

1. Dokumentasi wawancara dengan informan dan ketua ojek konvensional di pangkalan ojek pasar Daya (Saudara K 58 tahun dan A 60 tahun )



Keterangan: Dokumentasi 1. Wawancara dengan informan K dan ketua ojek di pasar Daya saudara A. Lokasi wawancara di Jl. Kapasa Raya, Pasar Daya Kelurahan Daya Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar. Pada hari Kamis tanggal 4 Mei 2023.

**2. Dokumentasi wawancara dengan informan ojek konvensional di pangkalan ojek pasar Daya (Saudara A 53 tahun dan A 52 tahun)**



Keterangan: Dokumentasi 2. Wawancara dengan infroman A dan A. Lokasi wawancara di Jl. Kapasa Raya, Pasar Daya Kelurahan Daya Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Pada hari Kamis tanggal 4 Mei 2023.

**3. Dokumentasi wawancara dengan informan ojek konvensional di pangkalan ojek Baddoka (Saudara S 65 tahun dan J 40 tahun)**



Keterangan: Dokumentasi 3. Wawancara dengan informan S dan J. Lokasi wawancara di Jl. Batara Bira, Baddoka Kelurahan. Bulurokeng Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Pada hari Kamis tanggal 4 Mei 2023.

**4. Dokumentasi wawancara dengan informan seorang istri ojek konvensional di Baddoka (Saudari I 45 tahun)**



Keterangan: Dokumentasi 4. Wawancara dengan informan I. Lokasi wawancara di Jl. Batara Bira, Baddoka Kelurahan. Bulurokeng Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Pada hari Jumat tanggal 12 Mei 2023.

**5. Dokumentasi wawancara dengan konsumen ojek konvensional dan ojek *online* (Saudara K 25 tahun)**



Keterangan: Dokumentasi 5. Wawancara dengan konsumen K. Lokasi wawancara di Jl. Batara Bira, Baddoka Kelurahan. Bulurokeng Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Pada hari Jumat tanggal 12 Mei 2023.

**6. Dokumentasi wawancara dengan informan ojek konvensional di pangkalan ojek Bumi Permata Sudiang (BPS) (Saudara R 35 tahun)**



Keterangan: Dokumentasi 6. Wawancara dengan informan R. Lokasi wawancara di Jl. Bumi Permata Sudiang, Kelurahan Sudiang, Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar. Pada hari Kamis tanggal 4 Mei 2023.

7. **Dokumentasi wawancara dengan Bapak ketua Rw.10 di Perumahan Bumi Permata Sudiang (Saudara AR 60 tahun)**



Keterangan: Dokumentasi 7. Wawancara dengan Bapak ketua Rw.10 .  
Lokasi wawancara di kompleks perumahan Bumi Permata Sudiang Blok H3 No. 32, Kelurahan Sudiang, Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar. Pada hari Jumat tanggal 12 Mei 2023.

## RIWAYAT HIDUP

**A** **Moh. Adriandy**, nama panggilan Andy. Lahir di Makassar pada tanggal 1 Agustus 1999. Penulis merupakan anak pertama dari 3 orang bersaudara dari pasangan bapak Andi Syafaruddin dan Ibu Nurweda. Mulai mengikuti pendidikan tingkat TK pada tahun 2005 di TK SKB Bulurokeng. Kemudian melanjutkan pendidikan di tingkat sekolah dasar (SD) pada tahun 2006 sampai tahun 2012 di SD Negeri Bulurokeng. Kemudian melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Pertama (SMP) pada tahun 2012 sampai 2014 di SMP Negeri 9 Makassar. Setelah itu melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas (SMA) pada tahun 2014 sampai 2017 di SMA Negeri 15 Makassar. Penulis melanjutkan tingkat pendidikan di tingkat program tinggi tepatnya di Universitas Bosowa Makassar mengambil jurusan sosiologi dengan program studi sosiologi angkatan 2017. Selama menempuh pendidikan penulis juga aktif di dalam kegiatan organisasi seperti Himpunan Mahasiswa Sosiologi sebagai anggota, dan penulis juga aktif di organisasi luar kampus yaitu organisasi BRI Link Somba Opu Makassar sebagai anggota.