# DAMPAK KEHADIRAN BAJAJ ONLINE TERHADAP PENGGUNA MODA TRANSPORTASI KONVENSIONAL
## (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi di Kecamatan Manggala Kota Makassar)

**SKRIPSI**

**FADILLAH AZIS**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI**
**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN**
**UNIVERSITAS MEGAREZKY**
**2025**

# DAMPAK KEHADIRAN BAJAJ ONLINE TERHADAP PENGGUNA MODA TRANSPORTASI KONVENSIONAL
## (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi Di Kecamatan Manggala Kota Makassar)

**SKRIPSI**

*Diajukan Kepada Program Studi Sarjana Pendidikan Sosiologi FKIP Universitas Megarezky Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Sarjana Pendidikan*

Oleh:

FADILLAH AZIS
C1D121009

**PROGRAM STUDI SARJANA PENDIDIKAN SOSIOLOGI**
**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN**
**UNIVERSITAS MEGAREZKY**
**2025**

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Pembimbing yang ditunjukkan berdasarkan surat keputusan Dekan FKIP Universitas Megarezky Nomor: 272/SK/091056.03/XI/2024 pada tanggal 13 November 2024 untuk membimbing saudari:

| | |
|---|---|
| Nama | : Fadillah Azis |
| NIM | : C1D121009 |
| Program Studi | : Pendidikan Sosiologi |
| Judul Skripsi | : Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi di Kecamatan Manggala Kota Makassar) |

Makassar, Juli 2025

Mengetahui

Komisi Pembimbing

| Pembimbing I | Pembimbing II |
|---|---|
| **Muh.Reski Salemuddin, S.Sos., M.Pd** | **Sriwahyuni, S.Sos., M.Pd** |
| **NIDN. 0919118703** | **NIDN. 0917118302** |

Diketahui,

Ketua Program Studi

Pendidikan Sosiologi

**Akhiruddin, S.Pd., M.Pd**

**NIDN. 0930098501**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya Fadillah Azis, NIM C1D121009, Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul: **Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi di Kecamatan Manggala Kota Makassar),** dibimbing oleh (1) Muh.Reski Salemuddin, S.Sos., M.Pd dan (2) Sriwahyuni, S.Sos., M.Pd merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri. Selain itu, tidak ada bagian dari skripsi ini yang telah saya gunakan untuk memperoleh gelar atau sertifikat akademik.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh FKIP Universitas Megarezky.

Makassar, Juli 2025

Diketahui,
Ketua Program Studi
Pendidikan Sosiologi

**Akhiruddin, S.Pd., M.Pd**
**NIDN. 0930098501**

Yang membuat pernyataan

**Fadillah Azis**
**NIM. C1D121009**

## HALAMAN PENGESAHAN

| | |
|---|---|
| Judul | : Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi Di Kecamatan Manggala Kota Makassar) |
| Nama | : Fadillah Azis |
| NIM | : C1D121009 |
| Program Studi | : Pendidikan Sosiologi |

Makassar, 25 Juli 2025

Mengetahui
Komisi Pembimbing

| Pembimbing I | Pembimbing II |
|---|---|
| **Muh.Reski Salemuddin, S.Sos., M.Pd** | **Sriwahyuni, S.Sos., M.Pd** |
| **NIDN. 0919118703** | **NIDN. 0917118302** |

**Diketahui,**

| Dekan FKIP Universitas Megarezky | Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi |
|---|---|
| **Dr. Abdul Malik Iskandar, S.Ag., M.Si** | **Akhiruddin, S.Pd., M.Pd** |
| **NIDN. 0914106901** | **NIDN. 0930098501** |

**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN (FKIP)**
**UNIVERSITAS MEGAREZKY**

---

## LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi Di Kecamatan Manggala Kota Makassar)" atas nama Fadillah Azis, NIM C1D121009 diterima dan disahkan oleh panitia ujian skripsi berdasarkan surat keputusan Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan (FKIP) Universitas Megarezky.

Makassar, Juli 2025

| **Nama Penguji** | | **Tanda Tangan** |
|---|---|---|
| 1. Ketua Penguji | : Muh.Reski Salemuddin, S.Sos., M.Pd | (.....) |
| 2. Sekretaris Penguji | : Sriwahyuni, S.Sos., M.Pd | (.....) |
| 3. Penguji | : Dr. Jalal, M.Pd | (.....) |

Mengetahui,

| Dekan FKIP Universitas Megarezky | Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi |
|---|---|
| **Dr. Abdul Malik Iskandar, S.Ag., M.Si** | **Akhiruddin, S.Pd., M.Pd** |
| **NIDN. 0914106901** | **NIDN. 0930098501** |

## MOTTO

"Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum sampai mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri."

(QS. Al-Insyirah: 6)

“Hidup bukan tentang siapa yang paling cepat, tapi tentang siapa yang paling konsisten dalam berproses. Tetap rendah hati, terus belajar, dan percaya bahwa setiap usaha tidak akan mengkhianati hasil.”

Kupersembahkan karya sederhana ini kepada orang-orang terkasih yang selalu mencintaiku. Khususnya untuk Ayahanda Abd. Azis dan Ibunda Marce Dg. Ngai tercinta, yang dengan penuh kasih telah mengandungku, melahirkanku, membesarkanku, dan mendidikku hingga aku menjadi seperti sekarang ini. Segala perjuangan dan doa yang telah kalian curahkan tak akan pernah mampu kubalas. Semoga Allah SWT membalas setiap kebaikan kalian dengan limpahan rahmat dan keberkahan-Nya. Aamiin.

## ABSTRAK

**Fadillah Azis. 2025.** Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional *(Studi pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi di Kecamatan Manggala Kota Makassar).* Dibimbing oleh Muh. Reski Salemuddin dan Sriwahyuni.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: (1) Persepsi masyarakat terhadap kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala Kota Makassar. (2) Dampak sosial yang ditimbulkan terhadap moda transportasi konvensional akibat hadirnya transportasi daring tersebut. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dalam penentuan informan menggunakan teknik *snowball sampling*. Informan dalam penelitian ini sebanyak 10 orang. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data menggunakan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) Masyarakat Kecamatan Manggala secara umum menyambut positif kehadiran bajaj online karena dianggap lebih praktis, efisien, cepat, dan aman dalam mendukung mobilitas harian. Fitur digital yang memudahkan akses, informasi tarif yang transparan, serta sistem keamanan yang terintegrasi menjadi alasan utama masyarakat beralih ke transportasi online. 2) Para pengemudi transportasi konvensional merasakan dampak besar dari kehadiran bajaj online, seperti turunnya jumlah penumpang, pendapatan menurun, muncul konflik sosial, hingga tekanan ekonomi keluarga. Sebagian terpaksa mencari pekerjaan lain atau menjual kendaraannya. Dampak positif mendorong pengemudi konvensional belajar teknologi, meningkatkan layanan, dan memberi masyarakat lebih banyak pilihan transportasi serta membuka lapangan kerja baru.



**Kata kunci : *Dampak Sosial, Bajaj Online, Transportasi Konvensional***

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini yang berjudul: "Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi di Kecamatan Manggala Kota Makassar."

Skripsi ini merupakan salah satu syarat dalam menyelesaikan proses akademik di Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Megarezky Makassar. Penulis menyadari bahwa tanpa bimbingan, bantuan, dan dukungan dari berbagai pihak, karya tulis ini tidak akan dapat terselesaikan dengan baik.

Dengan penuh rasa hormat dan cinta, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada kedua orang tua tercinta Ayahanda Abd. Azis. dan Ibunda Marce Dg. Ngai yang senantiasa mendoakan, mendampingi, serta memberikan semangat, kasih sayang, dan dukungan moril maupun materil tanpa henti. Tanpa keikhlasan dan doa dari Ayah dan Ibu, penyusunan Skripsi ini tidak akan pernah terwujud.

Ucapan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya juga penulis sampaikan kepada:

1. Dr. H. Alimuddin S.H., M.H., M.Kn, Selaku Pembina Yayasan Pendidikan Islam Megarezky Makassar.
2. Ibu Alm. Hj. Suryani, SH., MH, sebagai Pendiri Yayasan Pendidikan Islam Mega Rezky Makassar.

3. Moch Noer Alim Qalby, S.H., L.LM, Selaku Ketua Yayasan Pendidikan Islam Megarezky Makassar.
4. Prof. Dr. Anwar Ramli, S.E., M.Si, Selaku Rektor Universitas Megarezky Makassar.
5. Dr. Abdul Malik Iskandar, S.Ag. M. Si. Selaku dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Megarezky Makassar.
6. Akhiruddin, S.Pd., M.Pd, Selaku Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Megarezky Makassar.
7. Muh. Reski Salemuddin, S.Sos., M.Pd, Selaku Pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan petunjuk sejak skripsi ini disusun hingga selesai.
8. Sriwahyuni, S.Sos., M.Pd, Sebagai Penasehat Akademik sekaligus sebagai Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan petunjuk sejak skripsi ini disusun hingga selesai.
9. Dr. Jalal, M.Pd, Sebagai penguji yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan petunjuk sejak skripsi ini disusun hingga selesai.
10. Seluruh Dosen dan Staf Akademik Universitas Megarezky, atas ilmu, perhatian, dan pelayanan yang diberikan selama proses studi.
11. Teman-teman seperjuangan dan semua pihak yang turut membantu secara langsung maupun tidak langsung dalam penyusunan karya ilmiah ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan karya ilmiah ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi kesempurnaan karya ini di masa mendatang.

Akhir kata, semoga karya ilmiah ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca, serta menjadi kontribusi yang berarti dalam pengembangan ilmu pengetahuan.

Penyusun

## DAFTAR ISI

**Halaman**

**SAMPUL** ..... **i**
**PERSETUJUAN PEMBIMBING** ..... **ii**
**PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI** ..... **iii**
**HALAMAN PENGESAHAN** ..... **iv**
**LEMBAR PENGESAHAN** ..... **v**
**MOTTO DAN PERSEMBAHAN** ..... **vi**
**ABSTRAK** ..... **vii**
**KATA PENGANTAR** ..... **viii**
**DAFTAR ISI** ..... **xi**
**DAFTAR GAMBAR** ..... **xiii**
**DAFTAR TABEL** ..... **xiv**
**DAFTAR LAMPIRAN** ..... **xv**
**BAB I PENDAHULUAN** ..... **1**
A. Latar Belakang ..... 1
B. Rumusan Masalah ..... 8
C. Tujuan Penelitian ..... 9
D. Manfaat Penelitian ..... 9
**BAB II TINJAUAN PUSTAKA** ..... **11**
A. Konsep Transportasi ..... 11
B. Transportasi Bajaj ..... 16
C. Transportasi Konvensional ..... 20
D. Transportasi Online ..... 24
E. Dampak Transportasi Online terhadap Transportasi ..... 27
F. Teori Perubahan Sosial ..... 28
G. Penelitian Terdahulu ..... 33
H. Kerangka Berpikir ..... 36
**BAB III METODE PENELITIAN** ..... **39**
A. Jenis dan Pendekatan Penelitian ..... 39
B. Lokasi Penelitian ..... 39

C. Teknik Informan Penelitian .....40
D. Fokus Penelitian dan Deskripsi Fokus .....41
E. Instrument Penelitian .....42
F. Teknik Pengumpulan Data .....43
G. Teknik Analisis Data .....45
**BAB IVHASIL DAN PEMBAHASAN .....46**
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....46
B. Hasil Penelitian .....52
C. Pembahasan .....78
**BAB VPENUTUP .....87**
A. Kesimpulan .....87
B. Saran .....88
**DAFTAR PUSTAKA .....90**

## DAFTAR GAMBAR

**Halaman**

Gambar 2.1 : Kerangka Berpikir ..... 38

## DAFTAR TABEL

**Halaman**

4.1 : Jumlah Kependudukan Kelurahan Tamangapa ..... 49

4.2 : Sarana Pendidikan ..... 50

## DAFTAR LAMPIRAN

**Halaman**


01 : Peta Kecamatan Manggala ..... 95
02 : Peta Kelurahan Tamangapa ..... 96
03 : Pedoman Wawancara ..... 97
04 : Daftar Informan ..... 100
05 : Transaksi Aplikasi Maxride ..... 102
05 : Dokumentasi ..... 103
06 : Surat Pengantar Penelitian Kampus di Universitas Megarezky ..... 108
07 : Surat PTSP Provinsi Sulawesi Selatan ..... 109
08 : Surat PTSP Kota Makassar ..... 110
09 : Surat Izin Penelitian di Kecamatan Manggala ..... 111
10 : Surat Izin Penelitian di Kelurahan Tamangapa ..... 112
11 : Surat Keterangan Selesai Meneliti ..... 113

# BAB I

# PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Transportasi merupakan kebutuhan dasar dalam mendukung aktivitas manusia sehari-hari, terutama di kawasan perkotaan yang terus berkembang pesat. Seiring meningkatnya mobilitas penduduk, kebutuhan akan moda transportasi yang cepat, aman, dan efisien semakin penting. Di kota-kota besar seperti Makassar, sistem transportasi menjadi tulang punggung yang menopang kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat (A. Sutanto, 2015). Perubahan zaman yang ditandai oleh kemajuan teknologi informasi telah melahirkan berbagai inovasi dalam sistem transportasi. Salah satu inovasi yang berkembang secara pesat adalah transportasi berbasis aplikasi atau transportasi online. Sistem ini mengintegrasikan teknologi dengan kebutuhan mobilitas masyarakat, menciptakan efisiensi dalam pelayanan transportasi publik (S. Wijaya, 2016).

Kehadiran transportasi online menjadi fenomena baru yang tidak hanya mempermudah masyarakat dalam mengakses kendaraan, tetapi juga mengubah pola konsumsi transportasi masyarakat. Dengan hanya menggunakan smartphone, pengguna dapat memesan kendaraan tanpa perlu keluar rumah, menjadikan layanan ini sangat diminati oleh masyarakat perkotaan (Nugroho, Y., & Hidayat, 2017). Bentuk transportasi online yang saat ini mulai ramai digunakan adalah bajaj online. Bajaj sebagai kendaraan roda tiga tradisional mengalami transformasi melalui digitalisasi sistem layanan. Jika sebelumnya bajaj hanya tersedia secara

konvensional dan harus dicari langsung di jalan, kini bajaj dapat dipesan melalui aplikasi dengan tarif yang transparan dan pelayanan yang lebih profesional (Putra, D., & Aminah, 2018). Kecamatan Manggala sebagai salah satu wilayah padat penduduk di Kota Makassar menjadi lokasi strategis untuk mengamati perubahan pola penggunaan transportasi. Kawasan ini memiliki karakteristik masyarakat urban yang heterogen, mulai dari pelajar, mahasiswa, pekerja hingga pedagang, yang memiliki kebutuhan tinggi terhadap moda transportasi harian (Harahap, M., & Latifah, 2020).

Hasil observasi awal pada awal tahun 2025 menunjukkan peningkatan penggunaan bajaj online di wilayah Manggala. Berdasarkan wawancara dengan pengguna, mayoritas menyatakan bahwa bajaj online lebih praktis, aman, dan harganya lebih jelas dibandingkan bajaj tradisional. Hal ini menandakan adanya pergeseran preferensi transportasi masyarakat. Di sisi lain, kondisi ini berdampak signifikan terhadap eksistensi pengemudi bajaj konvensional. Mereka mulai kehilangan pelanggan dan menghadapi tantangan dalam mempertahankan pendapatan harian. Banyak dari mereka yang tidak mampu bersaing dengan sistem digital karena keterbatasan usia, pemahaman teknologi, dan akses terhadap modal usaha (Sari, 2015).

Berdasarkan data lapangan, sebagian besar pengemudi bajaj tradisional mengeluhkan pendapatan yang menurun hingga 40–60 persen dalam dua tahun terakhir. Penurunan ini terjadi karena berkurangnya jumlah penumpang yang kini lebih memilih bajaj online dengan pertimbangan efisiensi dan kenyamanan (Rahman, T., & Lestari, 2016).

Kesenjangan ini semakin diperlebar dengan berbagai promo dan diskon yang ditawarkan oleh platform transportasi online. Persoalan ini tidak hanya berdampak secara ekonomi, tetapi juga sosial. Pengemudi bajaj tradisional merasa terpinggirkan dan tidak mendapat perlindungan dari pemerintah atas gempuran teknologi yang mendisrupsi sistem kerja mereka. Beberapa bahkan mengalami stres dan tekanan psikologis akibat hilangnya pendapatan tetap (Nurdin, 2018).

Sementara itu, dari sudut pandang pengguna, bajaj online memberikan kenyamanan dalam hal waktu tunggu, keamanan, dan kejelasan tarif. Fenomena ini menciptakan dualisme dalam sistem transportasi, di mana moda tradisional masih eksis, namun mulai terdesak oleh kemajuan teknologi. Kesenjangan digital menjadi tantangan serius, di mana sebagian masyarakat tidak mampu mengikuti arus digitalisasi (Harahap, M., & Latifah, 2020). Di kawasan Manggala, perubahan ini juga memunculkan resistensi dari kalangan pengemudi bajaj konvensional yang merasa sistem transportasi berbasis aplikasi tidak sepenuhnya adil. Persoalan ini menjadi semakin kompleks karena tidak semua pengemudi memiliki smartphone, apalagi akses internet yang memadai. Rendahnya literasi digital menyebabkan mereka semakin tertinggal dan kehilangan daya saing dalam industri transportasi lokal (Iskandar, 2022). Pengguna bajaj online sendiri mayoritas berasal dari kelompok usia muda dan masyarakat kelas menengah ke atas. Kondisi ini menunjukkan bahwa kehadiran teknologi tidak serta-merta memberikan dampak positif bagi semua pihak.

Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengkaji secara mendalam bagaimana dampak kehadiran bajaj online terhadap pengguna transportasi konvensional, terutama di wilayah yang dinamis seperti Kecamatan Manggala Kota Makassar. Melalui penelitian ini, diharapkan dapat ditemukan solusi yang berimbang dan inklusif agar transportasi online dan tradisional dapat saling melengkapi, bukan saling menyingkirkan, serta memberikan manfaat yang adil bagi seluruh pelaku dan pengguna moda transportasi.

Dalam konteks perkembangan ekonomi digital, bajaj online merupakan simbol dari transformasi sektor informal menjadi sektor formal berbasis sistem digital. Hal ini merupakan bagian dari fenomena gig economy yang menciptakan lapangan kerja fleksibel berbasis teknologi. Namun, tantangan utama muncul ketika aktor-aktor lama tidak mampu bersaing dalam ekosistem digital tersebut (Nuraini, D., & Hasyim, 2020). Keberadaan bajaj online turut mendorong gaya hidup instan dalam masyarakat urban. Pengguna tidak lagi mengandalkan moda yang bisa diakses secara fisik di terminal atau pinggir jalan, melainkan memilih layanan yang bisa dijangkau dengan sentuhan layar ponsel.

Dari sisi regulasi, pemerintah masih menghadapi kesulitan dalam mengatur keberadaan transportasi berbasis aplikasi karena berkembang lebih cepat dibandingkan perumusan kebijakan. Banyak pengemudi bajaj konvensional di Kecamatan Manggala menyampaikan aspirasi agar diberikan pelatihan teknologi dan dukungan akses modal untuk dapat bergabung dalam platform transportasi digital. Namun, hingga saat ini belum terdapat program pemerintah daerah yang secara langsung memfasilitasi transisi tersebut.

Secara struktural, pengemudi bajaj tradisional umumnya tidak memiliki organisasi formal atau koperasi yang bisa mengadvokasi hak mereka. Hal ini berbeda dengan pengemudi online yang tergabung dalam komunitas atau forum pengguna aplikasi tertentu, sehingga lebih mudah memperoleh dukungan teknis dan sosial (R. Setiawan, 2016). Dalam jangka panjang, dominasi moda online dikhawatirkan memonopoli sistem transportasi perkotaan jika tidak diimbangi dengan kebijakan yang menjamin keberlanjutan transportasi rakyat. Pemerintah perlu memikirkan integrasi antara moda modern dan tradisional melalui sistem subsidi silang atau rebranding bajaj tradisional menjadi lebih modern (Juwita, 2017).

Integrasi ini juga perlu memperhatikan nilai-nilai lokal dan kultural masyarakat, terutama karena bajaj tradisional telah menjadi simbol budaya transportasi di Makassar. Dengan pendekatan budaya, masyarakat akan lebih mudah menerima model hibrida yang menggabungkan tradisi dan teknologi (Rahim, S., & Mulyadi, 2019). Jika tidak ada intervensi atau solusi strategis, akan terjadi penghilangan bertahap terhadap moda tradisional yang selama ini menjadi sumber penghidupan ribuan keluarga.

Dalam konteks persaingan antar moda transportasi, pengguna memiliki kecenderungan memilih layanan yang mampu menawarkan kombinasi ideal antara harga, kenyamanan, dan kecepatan. Fenomena digitalisasi ini secara tidak langsung menciptakan kelas baru dalam struktur layanan transportasi, di mana pengguna yang melek teknologi mendapat lebih banyak keuntungan. Sedangkan pengguna yang tidak akrab dengan aplikasi cenderung masih menggunakan transportasi

konvensional. Ketimpangan ini menunjukkan adanya celah dalam aksesibilitas layanan yang perlu menjadi perhatian pemerintah (Putri, S., & Ismail, 2019).

Bagi pengemudi bajaj konvensional, hilangnya kepercayaan dari pelanggan menjadi masalah serius. Tidak sedikit dari mereka yang mengeluh sulitnya mendapat penumpang karena dianggap tidak transparan dalam menetapkan tarif dan kurang nyaman. Persepsi negatif ini terbentuk karena pembandingan langsung dengan bajaj online yang telah ditingkatkan dari sisi layanan (Rasyid, 2021). Pergeseran pilihan pengguna juga menunjukkan adanya transformasi budaya berkendara. Dahulu, pengguna tidak terlalu memprioritaskan kenyamanan dalam moda transportasi publik, tetapi kini kenyamanan menjadi faktor utama. Teknologi informasi yang diterapkan pada bajaj online bukan hanya memberikan efisiensi kepada pengguna, tetapi juga memudahkan pihak platform dalam memantau kinerja mitra pengemudi. Namun demikian, sebagian besar pengemudi bajaj tradisional belum siap beradaptasi karena keterbatasan modal untuk membeli perangkat digital seperti smartphone serta kesulitan mengakses pelatihan penggunaan aplikasi. Hal ini menempatkan mereka dalam posisi rentan terhadap perubahan dan mengancam keberlanjutan profesi mereka (Nawir, R., & Kahar, 2018).

Pemerintah daerah sebenarnya memiliki peran penting dalam mengelola transisi antara moda konvensional dan digital. Sayangnya, kebijakan integratif masih bersifat sporadis dan tidak menyeluruh. Lebih jauh lagi, tantangan lain muncul ketika beberapa pengemudi bajaj online yang dulunya konvensional merasa sistem platform terlalu membatasi. Mereka dihadapkan pada target harian, komisi pemotongan tinggi, dan sistem skoring yang tidak sepenuhnya mereka pahami. Ini

menimbulkan dilema: tetap di moda konvensional yang sepi pelanggan atau beradaptasi dalam sistem yang menekan (Rahmawati, 2024). Situasi di Kecamatan Manggala menggambarkan secara nyata tarik-menarik antara idealisme teknologi dengan realitas sosial ekonomi masyarakat kelas bawah.

Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi kehadiran bajaj online tidak hanya dari sisi pengguna, tetapi juga dari perspektif pelaku transportasi tradisional. Dengan melakukan penelitian di Kecamatan Manggala, diharapkan dapat dirumuskan strategi pengelolaan sistem transportasi yang adil, inklusif, dan berkelanjutan, agar tidak terjadi marginalisasi terhadap pelaku sektor informal yang telah lama menggantungkan hidupnya pada moda transportasi konvensional.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di Kecamatan Manggala Kota Makassar, diketahui bahwa kehadiran bajaj online mendapat respon positif dari sebagian besar masyarakat. Masyarakat menganggap layanan bajaj online lebih praktis, cepat, aman, dan sesuai dengan kebutuhan mobilitas sehari-hari. Namun, di sisi lain, kehadiran transportasi online ini juga membawa dampak negatif terhadap transportasi konvensional, seperti pete-pete dan becak motor, yang mengalami penurunan jumlah penumpang secara signifikan.

Perubahan ini tidak hanya berdampak pada penurunan pendapatan pengemudi transportasi konvensional, tetapi juga memunculkan ketegangan sosial, termasuk konflik antara pengemudi online dan konvensional. Banyak pengemudi konvensional mengaku kehilangan sumber penghasilan utama dan merasa tidak mendapat perhatian dari pemerintah dalam menghadapi persaingan yang tidak seimbang tersebut.

Fenomena ini mencerminkan adanya pergeseran perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi, dari yang bersifat konvensional menuju layanan berbasis teknologi digital. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk melihat lebih dalam bagaimana persepsi masyarakat terhadap kehadiran bajaj online serta dampak sosial yang ditimbulkan terhadap keberlangsungan transportasi konvensional di wilayah tersebut.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti merasa perlu untuk melakukan kajian lebih mendalam mengenai "Dampak Kehadiran Bajaj Online terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi di Kecamatan Manggala Kota Makassar)". Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi perubahan pola konsumsi transportasi masyarakat dan dampaknya terhadap pelaku transportasi konvensional, guna menjadi dasar rekomendasi kebijakan yang inklusif dan adaptif terhadap era digital.

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala Kota Makassar?
2. Bagaimana dampak sosial kehadiran bajaj online terhadap moda transportasi konvensional di Kecamatan Manggala Kota Makassar?

## C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini yang ingin dicapai adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui dampak sosial kehadiran bajaj online terhadap moda transportasi konvensional di Kecamatan Manggala Kota Makassar.

## D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam dua hal, diantaranya:

1. Manfaat Teoritis

   Penelitian ini diharapkan dapat memperluas dan menambah wawasan tentang permasalah sosial yang terjadi dalam masyarakat bagi mahasiswa jurusan Pendidikan Sosiologi.

2. Manfaat Praktis

   a. Bagi Peneliti

      Penelitian diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan peneliti tentang masyarakat dalam memilih transportasi antara transportasi online dan transportasi konvensional dan sebagai bahan atau sumber data bagi peneliti.

   b. Bagi Pemerintah

      Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar dalam merumuskan kebijakan transportasi yang lebih inklusif dan berkelanjutan. Pemerintah daerah dapat memahami kebutuhan dan preferensi masyarakat terkait

transportasi, serta mengantisipasi potensi konflik antara moda transportasi konvensional dan online.

c. Bagi Penyedia Layanan Transportasi (baik online maupun konvensional)

Penelitian ini memberikan gambaran tentang persepsi dan pengalaman masyarakat terkait penggunaan layanan transportasi. Penyedia layanan dapat menggunakan informasi ini untuk meningkatkan kualitas layanan, mengembangkan strategi pemasaran yang tepat sasaran, dan beradaptasi dengan perubahan pasar.

d. Bagi Masyarakat

Sebagai sumber informasi dan memberikan pemahaman yang lebih baik tentang fenomena transportasi online dan dampaknya terhadap kehidupan sehari-hari.

# BAB II

# TINJAUAN PUSTAKA

## A. Konsep Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi sering dipahami sebagai pergerakan manusia, barang, atau jasa dari satu tempat ke tempat lain. Konsep ini mencakup bukan hanya kendaraan dan infrastruktur, tapi juga sistem manajemen dan regulasi yang mendukung mobilitas. (A. Sutanto, 2015) menegaskan bahwa transportasi adalah urat nadi ekonomi, sosial, dan strategis dalam pengembangan perkotaan.

Transportasi juga memainkan peran penting dalam mendukung pembangunan nasional dan konektivitas antarwilayah, baik dalam skala lokal, regional, maupun internasional. Menurut (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2023), transportasi merupakan tulang punggung integrasi nasional yang mendukung kelancaran logistik, mobilitas kerja, dan distribusi hasil produksi. Keberadaan sistem transportasi yang andal memungkinkan kawasan terpencil terhubung dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, sehingga mempercepat pemerataan pembangunan dan mengurangi kesenjangan antarwilayah.

Dalam perspektif akademik kontemporer, transportasi didefinisikan sebagai sistem kompleks yang mencakup interaksi antara manusia, teknologi, infrastruktur, kebijakan, dan lingkungan. Transportasi bukan hanya cara berpindah, tetapi juga bagian dari ekosistem kota cerdas (smart city) dan mobilitas berkelanjutan yang bertujuan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

2. Jenis-Jenis Moda Transportasi

a. Moda Transportasi Darat

Moda transportasi darat merupakan jenis transportasi yang paling umum digunakan oleh masyarakat, terutama di wilayah perkotaan dan pedesaan. Moda ini mencakup kendaraan-kendaraan yang bergerak di atas permukaan tanah seperti sepeda motor, mobil pribadi, angkutan kota (angkot), bus umum, kereta api, dan sepeda. Transportasi darat sangat fleksibel karena mampu menjangkau hampir seluruh wilayah, mulai dari jalan kecil hingga jalan besar. Di Kota Makassar, misalnya, transportasi darat menjadi tulang punggung aktivitas harian masyarakat, baik dalam konteks pekerjaan, pendidikan, maupun kebutuhan sosial lainnya. Selain itu, moda ini cenderung memiliki biaya operasional yang lebih rendah dibanding moda udara, sehingga banyak dipilih oleh masyarakat kelas menengah ke bawah (S. Wijaya, 2016).

b. Moda Transportasi Laut

Transportasi laut merupakan moda yang memanfaatkan jalur perairan sebagai media penghubung. Moda ini sangat penting di negara kepulauan seperti Indonesia, di mana laut menjadi penghubung utama antarwilayah. Kapal penumpang, kapal feri, dan perahu motor adalah contoh dari transportasi laut yang sering digunakan, terutama di kawasan pesisir atau antar pulau yang belum terhubung dengan jembatan atau jalan darat. Di beberapa wilayah Indonesia bagian timur, transportasi laut bukan hanya pilihan utama, melainkan satu-satunya akses untuk mobilitas dan distribusi barang. Namun demikian, tantangan dari moda ini

mencakup ketergantungan pada kondisi cuaca serta fasilitas pelabuhan yang sering kali terbatas dan belum memadai (Rahman, T., & Lestari, 2016).

c. Moda Transportasi Udara

Moda transportasi udara adalah moda yang digunakan untuk mobilitas jarak jauh dalam waktu yang lebih singkat. Transportasi ini meliputi pesawat komersial, helikopter, hingga pesawat kargo. Moda udara sangat berperan penting dalam mempercepat konektivitas antarwilayah di Indonesia, terlebih di wilayah-wilayah terpencil yang sulit dijangkau melalui darat atau laut. Selain itu, kecepatan waktu tempuh menjadikannya pilihan utama dalam perjalanan bisnis maupun dinas pemerintahan. Namun, meskipun memiliki banyak keunggulan dari sisi efisiensi waktu, moda ini juga tergolong mahal dan hanya bisa diakses melalui bandara tertentu. Belum lagi aspek keamanan dan dampak lingkungan yang juga menjadi perhatian (Juwita, 2017).

d. Moda Transportasi Ramah Lingkungan

Perkembangan teknologi dan kesadaran lingkungan telah memunculkan kategori baru dalam sistem transportasi, yaitu moda transportasi ramah lingkungan. Moda ini biasanya menggunakan tenaga listrik, seperti sepeda listrik, skuter listrik, dan kendaraan pribadi berbasis baterai. Di berbagai kota besar, moda ini mulai mendapat tempat seiring dengan meningkatnya polusi udara dan kemacetan lalu lintas. Pemerintah kota dan pihak swasta pun mulai berinvestasi dalam penyediaan infrastruktur pendukung seperti jalur sepeda dan stasiun pengisian daya. Moda ini dinilai hemat energi, mengurangi emisi karbon, serta mendukung gaya hidup sehat bagi penggunanya (Maulana, R., & Pratiwi, 2020).

e. Moda Transportasi Digital/Online

Seiring dengan digitalisasi yang masif, muncul pula moda transportasi digital atau yang lebih dikenal dengan transportasi online. Moda ini berbasis aplikasi dan terhubung langsung dengan ponsel pintar pengguna. Contoh dari moda ini adalah Gojek, Grab, Maxim, dan berbagai layanan sejenis lainnya yang menyediakan transportasi roda dua maupun roda empat. Keunggulan utama dari transportasi online adalah kemudahan akses, kecepatan layanan, dan tarif yang transparan. Layanan ini juga memungkinkan pengguna untuk menilai kualitas pengemudi serta melacak rute perjalanan secara real-time. Di sisi lain, model transportasi ini telah menggeser peran moda konvensional karena menawarkan layanan yang lebih fleksibel dan modern (Nuraini, D., & Hasyim, 2020).

f. Moda Transportasi Multimoda

Moda transportasi multimoda adalah bentuk integrasi dari dua atau lebih moda transportasi dalam satu rangkaian perjalanan. Contohnya, seseorang dapat menggunakan kereta api untuk menjangkau pusat kota, kemudian melanjutkan perjalanan dengan ojek online atau angkutan kota untuk sampai ke tujuan akhir. Sistem multimoda ini dirancang untuk meningkatkan efisiensi perjalanan serta mengurangi ketergantungan pada satu jenis moda transportasi saja. (Juwita, 2017) menegaskan bahwa integrasi antarmoda sangat penting dalam membangun sistem mobilitas yang efektif dan efisien di kawasan perkotaan, terlebih di era urbanisasi yang cepat. Moda ini juga mendukung pengurangan kemacetan serta penghematan energi dan biaya perjalanan.

3. Peran Transportasi dalam Mobilitas Perkotaan

Transportasi juga menjadi katalisator dalam pengembangan wilayah kota baru dan pemekaran kawasan permukiman. Aksesibilitas yang tinggi terhadap sistem transportasi memengaruhi pola sebaran penduduk dan pusat aktivitas ekonomi. Hal ini terlihat pada sejumlah kota besar seperti Makassar, di mana jalur transportasi utama memengaruhi perkembangan pusat perdagangan dan jasa di luar kawasan inti kota.

Transportasi dalam konteks mobilitas perkotaan juga memainkan peran penting dalam membentuk perilaku dan budaya masyarakat kota. Semakin mudah dan efisien akses transportasi yang tersedia, maka semakin tinggi pula intensitas interaksi sosial, partisipasi masyarakat dalam kegiatan publik, serta mobilitas tenaga kerja di berbagai sektor. Penelitian oleh (Prasetyo, B., & Indrawati, 2025) menunjukkan bahwa masyarakat perkotaan yang memiliki akses transportasi yang baik lebih cenderung aktif secara sosial dan produktif secara ekonomi, karena waktu tempuh yang lebih singkat memungkinkan mereka mengalokasikan lebih banyak waktu untuk bekerja, belajar, atau berpartisipasi dalam kegiatan komunitas. Hal ini mengindikasikan bahwa pembangunan transportasi bukan hanya soal infrastruktur fisik, tetapi juga tentang membangun kualitas kehidupan sosial masyarakat kota secara menyeluruh.

## B. Transportasi Bajaj

1. Sejarah dan Perkembangan Bajaj di Indonesia

Bajaj pertama kali hadir di Indonesia pada era 1970-an sebagai salah satu moda transportasi perkotaan yang murah dan praktis. Kendaraan roda tiga ini diimpor dari India dan langsung diadopsi oleh masyarakat, khususnya di Jakarta dan kota-kota besar lainnya seperti Makassar dan Medan. Keberadaan bajaj awalnya bertujuan untuk menggantikan becak bermotor, karena dinilai lebih aman, tertutup, dan tidak bergantung pada tenaga manusia. Pada tahun-tahun awal, bajaj menjadi simbol modernisasi transportasi mikro di Indonesia.

Seiring waktu, bajaj berkembang menjadi bagian dari identitas transportasi perkotaan. Pemerintah sempat mengatur penggunaan bajaj melalui izin trayek, tarif, dan operasionalnya. Pada era 1990-an hingga awal 2000-an, bajaj mengalami masa kejayaannya dengan populasi yang cukup banyak, khususnya di Jakarta. Namun, tantangan mulai muncul seiring dengan perkembangan moda transportasi lain yang lebih nyaman dan cepat. Keluhan masyarakat terhadap suara bising dan emisi gas buang bajaj berbahan bakar bensin juga menjadi isu yang mendorong pemerintah melakukan peremajaan. Pada 2007, mulai dikenalkan bajaj dengan bahan bakar gas (BBG) sebagai upaya mengurangi polusi udara dan meningkatkan kenyamanan pengguna.

Memasuki era 2010-an, keberadaan bajaj mulai tergeser oleh transportasi daring (online) dan angkutan kota yang lebih modern. Meski demikian, bajaj tetap bertahan sebagai moda transportasi pilihan di kawasan padat dan jalan sempit. Pemerintah daerah berupaya mempertahankan eksistensinya dengan memberikan

subsidi konversi ke bajaj ramah lingkungan. Bajaj menjadi simbol transportasi rakyat yang legendaris dan tetap digunakan oleh kalangan tertentu karena fleksibilitas dan aksesibilitasnya.

2. Karakteristik dan Fungsi Bajaj dalam Mobilitas Perkotaan

Bajaj dikenal sebagai kendaraan roda tiga berkapasitas dua hingga tiga penumpang, dengan ciri khas bentuk kecil, suara berisik (terutama tipe lama berbahan bakar bensin), dan mampu menjangkau gang-gang sempit. Karakteristik fisik ini menjadikan bajaj sebagai solusi mobilitas di kawasan padat penduduk yang tidak dapat dijangkau mobil. Selain itu, bajaj juga memiliki kecepatan menengah, sehingga cocok digunakan untuk perjalanan jarak dekat di lingkungan perkotaan. Bentuknya yang mungil memungkinkan bajaj untuk bermanuver di tengah kemacetan lalu lintas, meski tidak senyaman kendaraan roda empat.

Dari segi fungsi, bajaj memainkan peran sebagai moda transportasi pengumpan (feeder) yang menghubungkan pengguna dari titik awal (rumah atau gang) ke simpul transportasi utama seperti terminal, halte, atau stasiun. Menurut (Syahril, M., & Kurniawan, 2018), fungsi bajaj sangat krusial di kawasan pemukiman padat yang tidak terjangkau oleh bus atau mobil umum. Keberadaannya membantu efisiensi waktu dan biaya perjalanan bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Bajaj juga sering digunakan oleh pelaku usaha mikro untuk mengangkut barang dagangan atau logistik ringan dalam kota.

Keterjangkauan harga dan fleksibilitas waktu menjadi nilai tambah bajaj sebagai transportasi harian masyarakat. Penumpang tidak perlu menunggu lama seperti angkutan umum bertrayek, karena bajaj bersifat door-to-door. Ini sangat

mendukung mobilitas masyarakat urban yang memiliki aktivitas tinggi dan waktu terbatas. Kendati memiliki kecepatan terbatas dan tidak dilengkapi dengan sistem navigasi seperti transportasi online, bajaj tetap bertahan karena memenuhi kebutuhan fungsional masyarakat yang tinggal di permukiman padat dan tidak memiliki akses kendaraan pribadi.

Karakteristik bajaj juga menimbulkan tantangan tersendiri, seperti kenyamanan yang terbatas, minimnya perlindungan terhadap cuaca, serta tidak adanya fitur keamanan yang memadai. Bajaj versi lama yang masih menggunakan mesin dua tak juga sering dikeluhkan karena menghasilkan suara dan polusi udara yang tinggi. Oleh sebab itu, penting dilakukan upaya transformasi atau inovasi agar bajaj tetap relevan dengan kebutuhan mobilitas masyarakat modern yang lebih menuntut efisiensi, kenyamanan, dan keamanan.

3. Transformasi Bajaj Konvensional menjadi Bajaj Online

Seiring perkembangan zaman dan meningkatnya digitalisasi sektor transportasi, bajaj mengalami transformasi signifikan dengan bergabung ke dalam sistem transportasi online. Perubahan ini terjadi sebagai respons terhadap menurunnya jumlah penumpang dan semakin ketatnya persaingan dengan moda transportasi lain yang berbasis aplikasi, seperti ojek online dan mobil daring. Dalam beberapa tahun terakhir, sejumlah perusahaan aplikasi transportasi seperti Gojek dan Grab mulai merangkul pengemudi bajaj ke dalam layanan mereka, menjadikan bajaj sebagai salah satu opsi pemesanan dalam aplikasi. Transformasi ini memperluas jangkauan pasar bajaj dan meningkatkan daya saingnya di tengah perubahan preferensi konsumen.

Transformasi bajaj konvensional ke sistem daring membawa dampak positif bagi pengemudi. Mereka tidak lagi bergantung pada penumpang yang menunggu di pinggir jalan, melainkan mendapatkan pelanggan melalui aplikasi. Sistem ini memungkinkan efisiensi operasional dan peningkatan pendapatan karena jumlah perjalanan meningkat dan waktu tunggu berkurang. Menurut (Wahyuni, N., & Rudi, 2021), pengemudi bajaj yang bergabung ke dalam aplikasi online mengalami peningkatan penghasilan rata-rata sebesar 20% dibandingkan saat beroperasi secara konvensional. Selain itu, aplikasi juga memberikan fitur penilaian pelanggan, sistem pembayaran non-tunai, dan perlindungan asuransi yang lebih baik.

Bagi konsumen, kehadiran bajaj online memberi pilihan moda yang lebih luas sesuai kebutuhan. Bajaj menjadi solusi di antara ojek dan mobil online, terutama untuk pengguna yang membutuhkan kendaraan tertutup namun tetap hemat biaya. Fitur pemesanan, pelacakan rute, dan estimasi tarif yang transparan membuat konsumen merasa lebih aman dan nyaman dalam menggunakan bajaj. Ini juga menjawab kritik lama terhadap bajaj konvensional yang sering kali dikenakan tarif tidak tetap atau tidak memiliki standar pelayanan.

Transformasi ini juga menuntut adaptasi dari sisi pengemudi bajaj. Tidak semua pengemudi mahir menggunakan aplikasi digital, sehingga pelatihan teknologi dan pendampingan menjadi hal penting. Pemerintah daerah dan perusahaan aplikasi perlu berkolaborasi dalam memberikan edukasi serta bantuan teknis agar transformasi ini berjalan maksimal dan inklusif.

## C. Transportasi Konvensional

1. Karakteristik Transportasi Konvensional

Transportasi konvensional meliputi moda yang berjalan berdasarkan rutinitas lama seperti pete-pete, bajaj non-aplikasi, maupun becak dengan pola tarif negosiasi manual dan tidak ada sistem keanggotaan digital (Nurdin, 2018). Sosialitas antar penumpang dan pengemudi menjadi ciri khas, memberi nilai sosial dan rasa aman melalui interaksi langsung (Putri, S., & Ismail, 2019). Moda ini berdiri di tengah masyarakat tanpa memerlukan perangkat digital, sehingga mudah diakses masyarakat berpenghasilan rendah (Harahap, M., & Latifah, 2020). Struktur organisasinya cenderung informal dan kurang dilindungi secara hukum, karena tidak memiliki badan hukum resmi (R. Setiawan, 2016). Meskipun demikian, (Ramadhan, A., & Lestari, 2022) mencatat bahwa transportasi konvensional masih penting dalam sistem ekosistem transportasi lokal.

Transportasi konvensional memiliki pola operasional yang cenderung tidak berubah selama bertahun-tahun. Jadwal keberangkatan tidak diatur secara ketat, sehingga waktu tunggu penumpang bisa bervariasi. Kendaraan seperti pete-pete atau mikrolet, misalnya, berangkat hanya jika telah mencapai jumlah penumpang tertentu. Hal ini menciptakan efisiensi dari sisi pengemudi, tetapi dapat merugikan penumpang dari segi waktu. Struktur yang tidak berbasis sistem juga menyebabkan sulitnya pengawasan kualitas layanan secara menyeluruh (Maulana, R., & Fadillah, 2020).

Selain itu, transportasi konvensional erat kaitannya dengan praktik sosial lokal yang melibatkan hubungan antara pengemudi dan pengguna jasa secara personal. Di beberapa daerah, relasi antara sopir dan pelanggan bersifat langganan atau kekeluargaan. Hal ini menjadikan moda ini memiliki nilai kultural yang sulit tergantikan oleh sistem daring yang cenderung impersonal. Menurut (Hanafiah, R., 2021), interaksi sosial dalam transportasi konvensional dapat menciptakan rasa aman psikologis bagi pengguna lansia dan kelompok rentan lainnya. Namun, karakteristik informal ini juga menjadi hambatan dalam pengembangan layanan. Karena tidak terorganisasi secara formal, maka pengemudi transportasi konvensional kerap sulit diakses oleh bantuan pemerintah, seperti subsidi BBM atau pelatihan keselamatan berkendara.

2. Kelebihan dan Kelemahan Transportasi Konvensional

a. Kelebihan Transportasi Konvensional

1) Adaptif terhadap medan local

Moda transportasi konvensional seperti becak dan angkutan kota kecil sangat cocok digunakan di jalan-jalan sempit, berbatu, atau lingkungan yang tidak dapat dijangkau kendaraan besar dan transportasi online (Wahyuni, L., & Arsyad, 2021).

2) Tidak tergantung teknologi digital

Karena beroperasi tanpa ketergantungan pada aplikasi atau internet, moda ini tetap bisa berjalan di wilayah dengan keterbatasan sinyal, terutama di pinggiran kota atau kawasan transisi desa-kota.

3) Biaya operasional lebih rendah

Beberapa moda konvensional, seperti becak dan mikrolet, memiliki biaya operasional yang lebih rendah dibandingkan kendaraan online berbasis aplikasi dan dapat menjadi pilihan hemat bagi pengguna harian.

4) Memiliki nilai sosial dan kultural

Hubungan antara pengemudi dan pelanggan seringkali bersifat akrab atau kekeluargaan, yang menciptakan kenyamanan psikologis bagi sebagian masyarakat (terutama lansia dan pengguna tetap).

5) Fleksibel dalam layanan non-standar

Moda ini sering memberikan layanan tambahan seperti menunggu belanja, menunggu di pasar, atau mengantar hingga depan rumah tanpa biaya tambahan yang terstruktur.

b. Kelemahan Transportasi Konvensional

1) Tidak memiliki sistem pemesanan digital

Penumpang harus mencari atau menunggu kendaraan secara langsung di jalan, yang mengurangi efisiensi waktu dan kenyamanan (Salim, A., & Rachman, 2019).

2) Pendapatan pengemudi tidak stabil

Fluktuasi jumlah penumpang yang bergantung pada keberadaan fisik di jalan membuat pendapatan tidak menentu, apalagi dengan hadirnya pesaing seperti transportasi online.

3) Kondisi kendaraan yang kurang layak

Banyak armada tidak dilengkapi fasilitas dasar seperti AC, sabuk pengaman, atau pencahayaan yang baik, sehingga menurunkan kenyamanan dan standar keselamatan (Hamid, N., & Lubis, 2023).

4) Kurangnya legalitas dan perlindungan hukum

Beberapa pengemudi tidak memiliki surat-surat resmi kendaraan, seperti SIM dan STNK, sehingga rentan terhadap razia dan masalah hukum.

5) Kurangnya inovasi dan modernisasi layanan

Karena tidak terorganisasi dan tidak memiliki sistem manajemen profesional, transportasi konvensional tertinggal dalam menghadirkan inovasi layanan yang dibutuhkan oleh konsumen modern.

3. Tantangan yang Dihadapi Transportasi Konvensional di Era Digital

Transportasi konvensional kini menghadapi tekanan besar akibat ekspektasi konsumen yang berubah. Masyarakat modern lebih menyukai layanan yang cepat, terjadwal, dan bisa dilacak melalui aplikasi. Ketika transportasi konvensional tidak mampu memberikan kepastian waktu dan tarif, konsumen akan beralih ke alternatif lain yang lebih efisien. Data dari survei (Dinas Perhubungan Makassar, 2022) menunjukkan penurunan signifikan penggunaan angkutan kota dalam lima tahun terakhir, terutama di kalangan pelajar dan pekerja muda.

Tantangan lainnya adalah stigma sosial yang melekat pada transportasi konvensional. Banyak pengguna muda merasa moda ini kurang bergengsi atau tidak aman, sehingga mereka lebih memilih transportasi online meski tarifnya lebih mahal. Di tengah arus digitalisasi yang cepat, sebagian pengemudi transportasi

konvensional mencoba bertahan dengan cara-cara kreatif, seperti menawarkan layanan langganan tetap, tarif khusus, atau bahkan ikut dalam platform online secara tidak resmi. Namun, ketidakterhubungan dengan sistem digital tetap menjadi hambatan utama dalam mempertahankan eksistensi mereka. Tanpa dukungan pelatihan dan infrastruktur digital dari pemerintah atau pihak swasta, transportasi konvensional akan semakin sulit bersaing di tengah ekosistem transportasi perkotaan yang kian berbasis teknologi (Rahayu, F., & Taufik, 2024).

## D. Transportasi Online

1. Pengertian dan Perkembangan Transportasi Online

Transportasi online adalah bentuk evolusi dari sistem transportasi yang mengintegrasikan teknologi digital dengan kebutuhan mobilitas masyarakat. Aplikasi seperti Gojek, Grab, dan Maxim telah mentransformasi cara orang memesan kendaraan, mengatur rute, bahkan membayar layanan. Model ini muncul sebagai respons atas ketidakefisienan dan kurangnya transparansi dalam transportasi konvensional. Pengguna kini dapat memilih kendaraan, memantau posisi driver, serta mengetahui estimasi waktu dan tarif secara real time.

Dalam konteks Indonesia, pertumbuhan transportasi online sangat pesat sejak 2015, terutama di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Makassar. Hal ini diperkuat oleh penetrasi smartphone dan internet yang semakin luas. Menurut data dari (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2023), lebih dari 60% masyarakat perkotaan menggunakan aplikasi transportasi online secara rutin. Layanan ini tidak hanya terbatas pada antar-jemput, tetapi juga mencakup pengiriman barang, makanan, dan belanjaan.

Transformasi ini juga memicu tumbuhnya ekonomi digital. Ribuan mitra pengemudi dan UMKM terlibat dalam ekosistem layanan berbasis aplikasi. Selain itu, pemerintah mulai merespons fenomena ini dengan membuat regulasi baru terkait legalitas, perlindungan konsumen, dan tarif dasar. Meskipun sempat menuai kontroversi, regulasi tersebut penting untuk menciptakan keseimbangan antara pelaku transportasi online dan konvensional.

2. Keunggulan Transportasi Online Dibanding Konvensional

Keunggulan paling utama dari transportasi online adalah efisiensi dan transparansi layanan. Dengan sistem aplikasi, pengguna tidak perlu menunggu lama di pinggir jalan, cukup memesan melalui ponsel. Estimasi tarif dan waktu tiba ditampilkan secara otomatis, memberikan kepastian bagi konsumen. Ini menjawab kebutuhan masyarakat modern yang menginginkan layanan cepat dan terukur.

Selain itu, kualitas pelayanan pada transportasi online umumnya lebih terstandarisasi. Banyak perusahaan platform menyediakan pelatihan kepada mitra pengemudi, mewajibkan kendaraan dalam kondisi baik, serta menyertakan fitur penilaian dan keluhan dari pengguna. Sistem rating membuat pengemudi terdorong memberikan pelayanan terbaik, berbeda dengan transportasi konvensional yang minim pengawasan dan umpan balik konsumen.

Kemudahan transaksi juga menjadi kelebihan signifikan. Dengan dompet digital, e-wallet, atau kartu debit, pengguna tidak perlu lagi membawa uang tunai. Selain itu, sering kali tersedia promo dan potongan harga yang membuat layanan ini semakin kompetitif. Inovasi seperti multi-stop order, pemesanan terjadwal,

hingga langganan bulanan semakin memperkuat daya saing transportasi online di tengah masyarakat urban.

3. Tantangan dan Kritik terhadap Transportasi Online

Meskipun dinilai modern dan efisien, transportasi online menghadapi banyak tantangan, terutama dari sisi regulasi dan hubungan industrial. Banyak pengemudi yang merasa tidak memiliki posisi tawar karena status mereka bukan sebagai pegawai tetap, melainkan mitra kerja.

Isu lainnya adalah keamanan. Meskipun layanan berbasis aplikasi memungkinkan pelacakan lokasi, tetap terjadi beberapa kasus kriminalitas dalam transportasi online. Masih adanya pengemudi ilegal, pemalsuan akun, atau ketidaksesuaian identitas membuat penumpang merasa tidak sepenuhnya aman. Hal ini menuntut adanya verifikasi ketat dan transparansi dari penyedia platform (Siregar, 2021).

Ketergantungan terhadap internet dan smartphone juga membuat layanan ini tidak inklusif untuk semua lapisan masyarakat. Kelompok lansia, masyarakat berpenghasilan rendah, atau warga daerah dengan sinyal lemah, masih mengalami kesulitan dalam mengakses transportasi online. Ini menjadi tantangan besar bagi pemerintah dan perusahaan penyedia agar tidak meninggalkan kelompok rentan (Rahim, 2024).

## E. Dampak Transportasi Online terhadap Transportasi Konvensional

1. Pengertian Perilaku Konsumen Transportasi

Perilaku konsumen transportasi berkembang seiring dinamika sosial dan teknologi yang berkembang di perkotaan. Perilaku ini bukan hanya soal memilih transportasi tercepat, tetapi juga dipengaruhi oleh persepsi keamanan, privasi, dan pengalaman sebelumnya. Penelitian dari (Nugroho, 2020) menunjukkan bahwa konsumen urban kini lebih memperhatikan kenyamanan psikologis dan kepastian layanan dalam mengambil keputusan transportasi. Selain itu, adanya rating dan review dari pengguna lain dalam aplikasi transportasi online membentuk perilaku konsumen yang semakin selektif. Pengguna cenderung memeriksa reputasi pengemudi sebelum memesan layanan, hal ini menciptakan budaya konsumsi yang berbasis pengalaman digital.

2. Faktor yang Mempengaruhi Perubahan Perilaku Konsumen

Selain teknologi dan demografi, faktor lingkungan fisik juga sangat mempengaruhi perubahan perilaku konsumen. Jalanan macet, kurangnya halte, dan cuaca ekstrem seringkali membuat masyarakat lebih memilih transportasi online yang fleksibel dan bisa menjemput langsung ke titik lokasi (Handayani, 2019). Ini menunjukkan bahwa kondisi infrastruktur juga menjadi variabel penting dalam preferensi konsumen. Satu lagi faktor penting adalah promosi. Diskon, cashback, dan voucher menjadi strategi pemasaran yang sangat memengaruhi perilaku konsumen. Konsumen kerap berpindah-pindah aplikasi berdasarkan besarnya potongan harga atau paket hemat.

3. Dampak Perubahan Perilaku Konsumen terhadap Moda Konvensional

Dampak nyata yang dirasakan pengemudi transportasi konvensional adalah berkurangnya pendapatan harian, yang menyebabkan penurunan taraf hidup. Penelitian di Kota Makassar oleh (Fitrah, A., & Nurdin, 2020) menunjukkan bahwa pengemudi pete-pete mengalami penurunan penumpang lebih dari 40% dalam lima tahun terakhir. Hal ini berujung pada pengurangan jam operasional dan banyaknya kendaraan yang berhenti beroperasi.

Moda konvensional juga mengalami kesulitan dalam merespons ekspektasi pengguna yang semakin tinggi terhadap kecepatan layanan, kenyamanan kendaraan, dan kemudahan pembayaran. Banyak armada konvensional yang belum melakukan digitalisasi, seperti tidak menyediakan layanan pemesanan online atau pembayaran nontunai. Pada skala yang lebih luas, transformasi ini juga menimbulkan konflik sosial antara pengemudi online dan konvensional. Beberapa kasus penolakan, aksi protes, hingga kekerasan terjadi di berbagai kota, termasuk Makassar, akibat ketimpangan daya saing dan belum adanya regulasi yang adil.

## F. Teori Perubahan Sosial

Teori perubahan sosial yang dikemukakan oleh William F. Ogburn dikenal dengan teori evolusi teknologi yang menekankan bahwa perubahan sosial terutama dipengaruhi oleh perkembangan teknologi. Dalam pandangannya, perubahan sosial terjadi karena adanya penemuan-penemuan baru dalam bidang teknologi yang kemudian berdampak pada berbagai aspek kehidupan masyarakat, seperti ekonomi, budaya, pendidikan, hingga pola interaksi sosial.

Ogburn memperkenalkan konsep penting yang disebut cultural lag atau kesenjangan budaya. Konsep ini menjelaskan bahwa dalam proses modernisasi, perubahan pada unsur-unsur kebudayaan material (seperti alat transportasi, teknologi digital, mesin, dll.) terjadi lebih cepat dibandingkan dengan kebudayaan nonmaterial (seperti norma, nilai, hukum, dan kebiasaan masyarakat). Akibatnya, terjadi ketidakseimbangan sosial karena masyarakat tidak serta-merta dapat menyesuaikan diri dengan perubahan teknologi yang cepat.

Dalam konteks modernisasi, Ogburn melihat bahwa modernisasi adalah bentuk perubahan sosial yang muncul dari kemajuan teknologi. Misalnya, munculnya transportasi daring (online) adalah hasil dari perkembangan teknologi informasi. Namun, masyarakat konvensional seperti sopir angkutan umum atau warga yang belum akrab dengan teknologi mungkin mengalami cultural lag, karena mereka belum mampu beradaptasi secara cepat terhadap sistem digital tersebut. Oleh karena itu, modernisasi membawa dampak positif berupa kemudahan dan efisiensi, tetapi juga memunculkan tantangan sosial karena tidak semua kelompok masyarakat dapat mengikuti perubahan ini dalam waktu yang sama.

Perubahan sosial merupakan bagian dari dinamika masyarakat yang tidak dapat dielakkan, terutama dalam era modernisasi dan digitalisasi saat ini. (Soekanto, 2015) menjelaskan bahwa perubahan sosial mencakup segala bentuk perubahan yang terjadi dalam struktur dan fungsi masyarakat, termasuk di dalamnya perubahan pada pola interaksi sosial, nilai, norma, dan lembaga sosial. Dalam konteks skripsi ini, kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala Kota Makassar telah memunculkan suatu bentuk perubahan sosial yang signifikan,

khususnya dalam pola penggunaan moda transportasi oleh masyarakat. Masyarakat yang sebelumnya terbiasa menggunakan transportasi konvensional seperti pete-pete, ojek pangkalan, dan bajaj manual, kini mulai beralih ke moda transportasi berbasis aplikasi yang dinilai lebih praktis dan efisien.

Menurut (Suryanto, 2018), perubahan sosial merupakan suatu proses di mana terjadi transformasi dalam struktur dan pola kehidupan masyarakat sebagai respons terhadap kemajuan teknologi, ekonomi, dan budaya. Dalam konteks ini, kehadiran bajaj online dapat dilihat sebagai bagian dari proses modernisasi masyarakat, di mana teknologi digital mulai menggantikan praktik konvensional dalam memenuhi kebutuhan transportasi. Di Kecamatan Manggala, perubahan ini tampak jelas melalui pergeseran pola konsumsi masyarakat yang kini lebih memilih menggunakan aplikasi transportasi daring. Hal ini mencerminkan adanya perubahan budaya dalam penggunaan moda transportasi serta meningkatnya kepercayaan masyarakat terhadap efisiensi dan kenyamanan layanan berbasis teknologi digital.

Di sisi lain, dinamika sosial yang muncul akibat kehadiran bajaj online juga dapat dianalisis melalui pendekatan teori konflik. Menurut (B. Setiawan, 2018), perubahan sosial sering kali dipicu oleh ketegangan antar kelompok yang memiliki kepentingan dan akses sumber daya yang berbeda. Dalam konteks transportasi di Kecamatan Manggala, konflik ini terlihat dari persaingan antara pengemudi bajaj konvensional dan bajaj berbasis aplikasi digital. Perselisihan tersebut umumnya berkisar pada perebutan pelanggan, perbedaan tarif yang signifikan, serta persoalan legalitas dan regulasi yang belum merata. Banyak pengemudi konvensional merasa

kehilangan sumber pendapatan karena kalah bersaing dari segi efisiensi dan kemudahan layanan bajaj online. Situasi ini mencerminkan ketimpangan dalam penguasaan teknologi dan informasi, yang akhirnya memunculkan ketegangan sosial di masyarakat lokal.

Di Kecamatan Manggala, bajaj online menjadi bentuk inovasi dalam sistem transportasi yang berkembang melalui penggunaan aplikasi digital. Pengguna awal layanan ini umumnya berasal dari kalangan muda, profesional, dan pelajar yang lebih akrab dengan teknologi. Setelah manfaat dari layanan ini dirasakan secara luas, seperti efisiensi waktu dan kemudahan akses, barulah kelompok masyarakat lainnya mulai mengikuti tren tersebut dan meninggalkan moda transportasi konvensional secara perlahan.

Dalam perspektif teori tindakan sosial yang dikembangkan oleh Max Weber dan dikaji kembali oleh (Fauzan, 2018), perubahan sosial dapat dipahami sebagai hasil dari tindakan individu yang memiliki makna subjektif atas situasi sosial tertentu. Di Kecamatan Manggala, peralihan masyarakat dari penggunaan moda transportasi konvensional ke bajaj online mencerminkan tindakan yang didasari pada pertimbangan rasional. Pilihan tersebut bukan hanya dipengaruhi oleh hadirnya teknologi baru, melainkan karena individu menilai layanan bajaj online lebih efisien dari segi waktu, lebih terjangkau dalam hal biaya, serta menawarkan kenyamanan dan keamanan yang lebih tinggi. Tindakan masyarakat ini mencerminkan rasionalitas instrumental, yaitu keputusan yang diambil berdasarkan pencapaian tujuan secara efektif. Dengan demikian, pemilihan moda transportasi

daring merupakan cerminan dari penilaian subjektif yang sarat makna dan diarahkan untuk mencapai efisiensi dalam mobilitas sehari-hari.

Selain dari sisi pengguna, dampak perubahan sosial juga sangat dirasakan oleh para pelaku transportasi konvensional. Menurut (Putra, 2018), perubahan sosial yang berlangsung secara cepat akibat penetrasi teknologi dapat menimbulkan disorganisasi sosial ketika kelompok masyarakat tidak memiliki kapasitas adaptasi yang memadai. Di Kecamatan Manggala, banyak pengemudi bajaj konvensional mengalami penurunan pendapatan karena tidak mampu bersaing dengan sistem transportasi berbasis aplikasi yang lebih praktis dan diminati masyarakat. Mereka menghadapi tantangan dalam hal akses teknologi, pemahaman sistem digital, serta keterbatasan dukungan kebijakan adaptif dari pemerintah daerah. Situasi ini menunjukkan bahwa transformasi teknologi yang tidak disertai kesiapan sosial dapat memunculkan ketimpangan ekonomi dan kecemasan sosial di kalangan masyarakat yang terdampak langsung oleh perubahan tersebut.

Dari perspektif makro, perubahan sosial akibat kehadiran bajaj online mencerminkan arah perkembangan masyarakat urban yang semakin kompleks, dinamis, dan terhubung secara digital. Menurut (Santosa, 2018), masyarakat modern cenderung bergerak menuju struktur sosial yang lebih rasional, efisien, dan mengandalkan sistem berbasis teknologi dalam menjalankan aktivitasnya. Kehadiran layanan transportasi daring, termasuk bajaj online, merupakan manifestasi dari tuntutan efisiensi dan kenyamanan dalam mobilitas masyarakat kota. Di Kecamatan Manggala, fenomena ini terlihat dari meningkatnya ketergantungan warga terhadap aplikasi digital untuk memenuhi kebutuhan

transportasi harian. Transformasi ini menunjukkan bahwa urbanisasi dan digitalisasi berjalan beriringan dalam membentuk pola hidup masyarakat modern, serta menandai perubahan nilai dan cara interaksi sosial di ruang-ruang perkotaan.

## G. Penelitian Terdahulu

Dalam merumuskan dan mengkaji permasalahan yang berkaitan dengan dampak kehadiran bajaj online terhadap pengguna moda transportasi konvensional, penting untuk menelaah sejumlah penelitian terdahulu yang relevan. Penelitian-penelitian sebelumnya memberikan landasan empirik dan teoritis yang dapat memperkaya pemahaman penulis terhadap fenomena pergeseran preferensi masyarakat dalam menggunakan moda transportasi, khususnya di wilayah perkotaan. Dengan mengkaji hasil penelitian yang dilakukan oleh para peneliti lain, penulis dapat mengidentifikasi kesenjangan penelitian serta membangun posisi penelitian ini dalam konteks ilmiah yang lebih luas. (Nugroho, 2015). *Pengaruh Kehadiran Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Jakarta Selatan*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pendapatan ojek konvensional di Jakarta Selatan menurun hingga 40% setelah maraknya ojek online seperti Gojek dan Grab. Ojek online dianggap lebih praktis karena konsumen dapat memesannya lewat aplikasi dengan tarif yang lebih transparan dan tetap. Selain itu, sistem rating pengguna juga membuat pelayanan ojek online dianggap lebih aman dan profesional dibandingkan ojek pangkalan.

Penelitian yang dilakukan oleh (Nugroho, 2015) mengenai pengaruh kehadiran ojek online terhadap pendapatan ojek konvensional di Jakarta Selatan memiliki kesamaan dan perbedaan yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan penelitian Anda mengenai bajaj online di Kecamatan Manggala, Kota Makassar. Persamaannya terletak pada fokus utama penelitian, yaitu menyoroti dampak munculnya transportasi online terhadap eksistensi moda transportasi konvensional. Kedua penelitian sama-sama memperlihatkan bahwa masyarakat kini lebih memilih layanan transportasi berbasis aplikasi karena dianggap lebih praktis, tarifnya transparan, dan pelayanannya dinilai lebih profesional. Dalam kedua studi, kehadiran moda transportasi online menjadi faktor yang menyebabkan berkurangnya penumpang moda konvensional, yang pada akhirnya berdampak pada penurunan pendapatan para pengemudi tradisional. Hal ini memperkuat kesimpulan bahwa kemajuan teknologi membawa pergeseran preferensi masyarakat urban terhadap layanan yang lebih efisien dan berbasis digital.

Namun, terdapat beberapa perbedaan penting di antara kedua penelitian tersebut. Nugroho meneliti kasus di Jakarta Selatan, sebuah wilayah metropolitan dengan infrastruktur digital dan penetrasi teknologi yang tinggi. Di sisi lain, penelitian Anda dilakukan di Kecamatan Manggala, Kota Makassar, yang memiliki karakteristik sosial dan ekonomi yang berbeda, termasuk tingkat literasi digital yang belum merata. Hal ini menjadi latar penting yang membedakan konteks permasalahan antara kedua lokasi.

Dari segi moda transportasi yang diteliti, Nugroho fokus pada ojek konvensional, sementara Anda meneliti bajaj, yaitu moda transportasi roda tiga yang mengalami peralihan ke sistem online. Perbedaan moda ini juga turut memengaruhi dinamika persaingan dan adaptasi di lapangan. Dalam penelitian Nugroho, ojek konvensional lebih terlihat sebagai pihak yang dirugikan secara langsung dan sulit beradaptasi. Sebaliknya, dalam penelitian Anda, bajaj konvensional justru mulai menunjukkan upaya untuk bertransformasi dengan masuk ke platform digital sebagai bentuk adaptasi terhadap perubahan zaman.

Selain itu, pendekatan metodologis juga menjadi pembeda. Nugroho menggunakan pendekatan kuantitatif yang menekankan pada penurunan pendapatan sebesar 40% sebagai data utama. Penelitian Anda lebih bersifat kualitatif dengan pengumpulan data melalui observasi dan wawancara, yang memberikan gambaran lebih mendalam tentang pengalaman dan persepsi pelaku transportasi serta masyarakat setempat. Anda juga menyentuh aspek kesenjangan digital, yaitu bagaimana sebagian pengemudi belum memiliki kemampuan atau akses untuk menggunakan teknologi aplikasi transportasi, sesuatu yang tidak dijelaskan secara rinci dalam penelitian Nugroho.

Secara keseluruhan, penelitian Nugroho memberikan gambaran umum tentang dampak negatif transformasi digital bagi pelaku konvensional, sedangkan penelitian Anda menambah dimensi baru dengan menekankan pentingnya adaptasi lokal dan menunjukkan bahwa transformasi digital tidak harus selalu memarginalkan pelaku lama jika ada kemauan dan dukungan untuk beradaptasi. Dengan kata lain, penelitian Anda memperluas pemahaman dengan

mempertimbangkan faktor sosial dan kesiapan masyarakat dalam menerima perubahan teknologi.

Penelitian dilakukan oleh Putri R. N. (2020) yang meneliti dampak transportasi online terhadap pendapatan sopir angkutan umum di Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan wawancara mendalam dan menemukan bahwa kehadiran transportasi online seperti Gojek dan Grab menyebabkan penurunan pendapatan yang cukup signifikan pada sopir angkot. Hasil penelitian tersebut juga menyoroti pentingnya strategi adaptasi dari sopir konvensional serta peran pemerintah dalam membuat regulasi yang adil, agar tidak terjadi ketimpangan antara transportasi konvensional dan transportasi modern.

Penelitian lain dilakukan oleh Hidayat M. A. (2019) yang berfokus pada persepsi masyarakat terhadap layanan transportasi daring di Kota Makassar. Dengan metode kuantitatif, penelitian ini mengungkap bahwa mayoritas masyarakat merasa puas dengan layanan transportasi daring karena kemudahan, kecepatan, serta transparansi tarif yang ditawarkan. Meskipun demikian, terdapat kekhawatiran terkait keamanan serta persaingan usaha yang kurang sehat dengan transportasi konvensional. Kedua penelitian ini sama-sama menunjukkan bahwa modernisasi dan teknologi digital telah memicu perubahan sosial, baik dari segi perilaku masyarakat maupun dari aspek ekonomi para pelaku transportasi.

## H. Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir dalam penelitian ini menggambarkan hubungan antara kemunculan bajaj online sebagai bagian dari transportasi berbasis aplikasi dengan dinamika sosial yang terjadi akibat interaksinya dengan moda transportasi

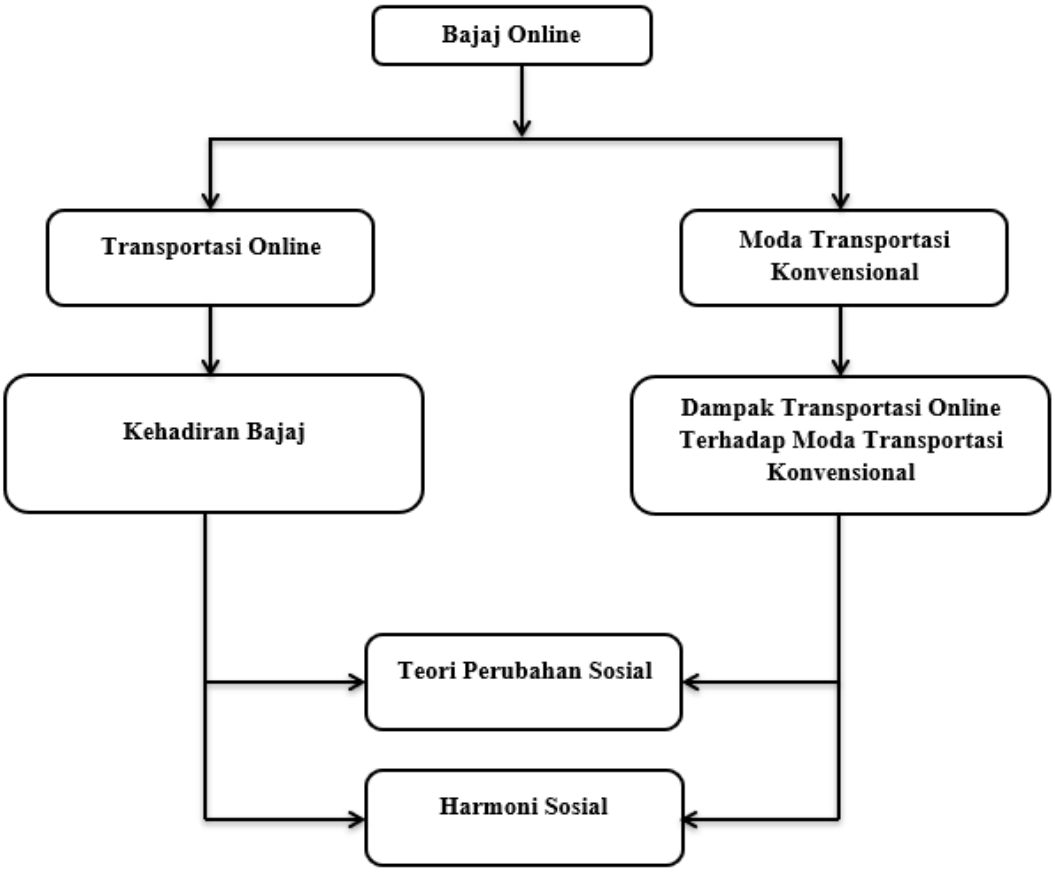
konvensional. Bajaj online merupakan inovasi dalam dunia transportasi yang lahir dari kemajuan teknologi informasi, di mana masyarakat dapat memesan layanan transportasi melalui aplikasi. Kehadiran bajaj online ini mengisi ruang dalam sistem transportasi online yang sebelumnya didominasi oleh ojek dan taksi daring.

Sementara itu, di sisi lain, moda transportasi konvensional yang telah lebih dahulu eksis di masyarakat seperti pete-pete, bajaj pangkalan, dan angkutan umum lainnya tetap menjadi pilihan bagi sebagian warga, khususnya yang belum terbiasa dengan teknologi digital. Namun, masuknya bajaj online memberikan dampak langsung terhadap keberlangsungan moda transportasi konvensional tersebut. Dampak ini bisa berupa berkurangnya jumlah penumpang transportasi konvensional, perubahan pola operasional, hingga munculnya persaingan yang kadang tidak sehat.

Dampak dari interaksi ini kemudian dianalisis menggunakan teori perubahan sosial. Dalam teori ini dijelaskan bahwa perubahan dalam sistem sosial, termasuk sektor transportasi, bisa terjadi karena adanya inovasi, perkembangan teknologi, serta kebutuhan masyarakat yang berubah. Bajaj online adalah manifestasi dari perubahan struktural dalam sistem transportasi kota yang menggambarkan pergeseran nilai dan kebiasaan masyarakat dalam memilih moda transportasi yang dianggap lebih efisien dan fleksibel.

Perubahan ini menimbulkan pertanyaan tentang bagaimana harmoni sosial terbangun di tengah masyarakat. Apakah kehadiran bajaj online justru memperkuat integrasi sosial dengan memberikan layanan transportasi yang lebih baik, atau malah menimbulkan disintegrasi karena konflik antara pengemudi transportasi

online dan konvensional. Harmoni sosial menjadi titik akhir dari analisis ini untuk melihat bagaimana masyarakat beradaptasi dengan perubahan yang terjadi dan bagaimana pemerintah serta pemangku kepentingan lain merespons dinamika tersebut demi terciptanya keseimbangan dalam sistem transportasi.




Gambar 2.1 : Kerangka Berpikir

# BAB III

# METODE PENELITIAN

## A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif dipilih karena bertujuan untuk memahami fenomena sosial secara mendalam, khususnya terkait kehadiran bajaj online dan dampaknya terhadap moda transportasi konvensional. Dengan pendekatan ini, peneliti dapat menggali informasi langsung dari pengalaman, pandangan, dan persepsi para pelaku serta masyarakat yang terlibat.

2. Pendekatan Peneitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif. Pendekatan ini digunakan untuk memberikan gambaran yang sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta di lapangan. Penelitian ini berfokus pada bagaimana kehadiran bajaj online memengaruhi pola interaksi sosial dan harmoni masyarakat, serta menyoroti dampaknya terhadap moda transportasi konvensional.

## B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Manggala, Kota Makassar. Lokasi ini dipilih karena merupakan salah satu wilayah dengan perkembangan signifikan penggunaan transportasi online, termasuk bajaj online. Selain itu, wilayah ini juga masih mempertahankan eksistensi moda transportasi konvensional seperti pete-pete dan bajaj pangkalan, sehingga memungkinkan peneliti untuk mengamati secara

langsung interaksi, dampak, serta respon social terhadap hadirnya transportasi berbasis aplikasi.

## C. Teknik Informan Penelitian

Penentuan informan dalam penelitian ini menggunakan teknik *snowball sampling.* Teknik ini memungkinkan peneliti memperoleh informan melalui rekomendasi dari informan sebelumnya yang dianggap mengetahui dan terlibat langsung dalam fenomena yang diteliti. Metode ini sangat berguna ketika subjek penelitian berada dalam jaringan sosial tertentu atau sulit diakses secara langsung. Menurut (Sugiyono, 2015), *snowball sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang dilakukan secara berantai, di mana informan pertama merekomendasikan informan berikutnya yang dianggap relevan dan memiliki informasi yang dibutuhkan. Informan dalam penelitian ini dipilih menggunakan teknik *snowball sampling*, yaitu teknik penentuan informan secara berantai di mana peneliti pertama-tama mewawancarai satu atau dua orang yang dianggap mengetahui permasalahan yang diteliti, kemudian dari informan awal tersebut direkomendasikan informan selanjutnya yang juga relevan dengan fokus penelitian. Teknik ini digunakan karena permasalahan yang dikaji berkaitan langsung dengan pengalaman individu dalam menggunakan moda transportasi konvensional dan bajaj online, sehingga diperlukan orang-orang yang benar-benar memiliki pengalaman tersebut. Dalam konteks penelitian ini, informan terdiri dari masyarakat pengguna transportasi konvensional, pengguna bajaj online, pengemudi dari kedua jenis moda transportasi. Jumlah keseluruhan informan yang berhasil diwawancarai sebanyak 10 orang, dan mereka dipilih berdasarkan arahan atau

rujukan dari informan sebelumnya yang dinilai mengetahui secara langsung dinamika peralihan penggunaan moda transportasi di Kecamatan Manggala Kota Makassar.

## D. Fokus Penelitian dan Deskripsi Fokus

1. Fokus Penelitian

Fokus dalam penelitian ini adalah menganalisis dampak kehadiran bajaj online terhadap moda transportasi konvensional di Kecamatan Manggala, serta implikasinya terhadap dinamika sosial masyarakat pengguna jasa transportasi. Penelitian ini menyoroti bagaimana kemunculan bajaj berbasis aplikasi telah mengubah pola mobilitas masyarakat, tingkat kepercayaan terhadap layanan transportasi, serta keberlanjutan transportasi konvensional di tengah persaingan yang semakin kompetitif. Selain itu, penelitian ini juga menelaah sejauh mana bajaj online memberikan pengaruh terhadap aspek ekonomi dan sosial, baik bagi pengemudi konvensional maupun pengguna transportasi secara umum.

2. Deskripsi Fokus

Deskripsi fokus dalam penelitian ini dijabarkan ke dalam beberapa aspek penting sebagai berikut:

a. Persepsi masyarakat terhadap keberadaan dan penggunaan layanan bajaj online.
b. Respon atau sikap pengemudi transportasi konvensional (seperti bajaj pangkalan dan pete-pete) terhadap kehadiran bajaj online.
c. Perubahan perilaku mobilitas masyarakat, termasuk alasan peralihan moda transportasi dan preferensi dalam memilih layanan transportasi.

d. Kondisi interaksi sosial antara pengemudi bajaj online dan pengemudi konvensional dalam kehidupan bermasyarakat, termasuk potensi konflik atau kolaborasi yang terjadi.

## E. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian kualitatif, instrumen utama adalah peneliti itu sendiri. Hal ini sejalan dengan pendapat (Sugiyono, 2015), yang menyatakan bahwa dalam penelitian kualitatif, peneliti bertindak sebagai human instrument yang merancang, mengumpulkan, menganalisis, dan menafsirkan data secara langsung dari lapangan. Peneliti memiliki peran penting dalam menjalin komunikasi dengan informan, menggali makna dari data yang diperoleh, serta menjaga objektivitas dan kepekaan terhadap konteks sosial budaya masyarakat yang diteliti.

Selain itu, untuk mendukung proses pengumpulan data secara sistematis dan mendalam, digunakan beberapa instrumen pendukung, yaitu:

1. Pedoman Wawancara

Pedoman wawancara digunakan untuk menjaga arah percakapan tetap sesuai dengan fokus penelitian, meskipun wawancara dilakukan secara semi-terstruktur. Pedoman ini berisi daftar pertanyaan terbuka yang fleksibel, disusun berdasarkan fokus-fokus seperti persepsi masyarakat terhadap bajaj online, pengalaman pengemudi konvensional, serta alasan masyarakat beralih moda transportasi.

2. Catatan Lapangan

Catatan lapangan berfungsi sebagai dokumentasi langsung terhadap kejadian atau informasi yang tidak terekam dalam wawancara, seperti ekspresi non-verbal informan, situasi lingkungan saat wawancara, hingga interaksi sosial yang diamati di lokasi penelitian. Catatan ini sangat penting untuk memperkaya data dan memberikan konteks tambahan dalam proses analisis.

3. Dokumentasi

Dokumentasi berupa foto, video, atau dokumen tertulis yang berkaitan dengan objek penelitian (misalnya: bukti transaksi aplikasi bajaj online, foto kendaraan, atau data pengguna layanan transportasi) digunakan untuk mendukung dan memverifikasi informasi yang diperoleh dari wawancara. Dokumentasi juga membantu dalam memberikan gambaran visual atas fenomena yang dikaji.

## F. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan tiga metode utama, yaitu: wawancara mendalam (*in-depth interview)*, observasi langsung (*direct observation*), dan dokumentasi. Ketiga metode ini digunakan secara bersamaan untuk menghasilkan data yang komprehensif, mendalam, dan kontekstual, sesuai dengan pendekatan penelitian kualitatif.

1. Wawancara

Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur, artinya peneliti menyiapkan panduan pertanyaan, namun tetap fleksibel untuk menggali informasi lebih luas dan mendalam sesuai dengan respons informan. Menurut (Moleong, 2015), wawancara

dalam penelitian kualitatif bertujuan untuk memahami makna dari pengalaman hidup informan, bukan sekadar mengumpulkan fakta. Oleh karena itu, proses wawancara dilakukan secara personal, dengan durasi yang cukup panjang agar informan merasa nyaman dan terbuka dalam menyampaikan informasi.

2. Observasi

Observasi dilakukan secara non-partisipatif, di mana peneliti tidak ikut serta dalam aktivitas transportasi tersebut, namun hanya menjadi pengamat yang mencatat dinamika sosial secara sistematis. Observasi merupakan teknik penting dalam penelitian kualitatif untuk memperoleh data tentang perilaku sosial yang mungkin tidak bisa diungkapkan melalui wawancara saja.

3. Dokumentasi

Dalam penelitian ini, dokumentasi digunakan sebagai teknik pelengkap yang bertujuan untuk memperkuat dan mendukung data utama yang diperoleh melalui wawancara dan observasi. Dokumentasi berfungsi sebagai bukti fisik atau data tertulis yang dapat memberikan gambaran nyata tentang fenomena yang diteliti, sehingga memperkaya analisis dan meningkatkan validitas temuan penelitian. Beberapa bentuk dokumentasi yang dikumpulkan dalam studi ini antara lain adalah foto-foto bajaj online dan bajaj konvensional yang beroperasi di wilayah Kecamatan Manggala, serta bukti pemesanan dari aplikasi transportasi online yang menunjukkan pola penggunaan moda oleh masyarakat.

## G. Teknik Analisis Data

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses menyederhanakan, memilih, dan memfokuskan data mentah yang telah diperoleh dari lapangan. Data yang dikumpulkan melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi dikelompokkan sesuai dengan fokus penelitian. Informasi yang tidak relevan dengan permasalahan akan dieliminasi, sedangkan data yang mendukung rumusan masalah dan tujuan penelitian akan dipertahankan. Tujuan dari tahap ini adalah untuk mengorganisasi data agar lebih bermakna dan mudah dianalisis.

2. Penyajian Data

Penyajian data merupakan tahap berikutnya, di mana data yang telah direduksi disusun dalam bentuk naratif deskriptif. Penyajian dilakukan agar data dapat dibaca dan dipahami dengan mudah oleh peneliti maupun pembaca. Dalam penelitian ini, penyajian data dilakukan melalui kutipan wawancara, deskripsi lapangan, dan catatan penting yang menunjukkan bagaimana kehadiran bajaj online berdampak terhadap pengguna moda transportasi konvensional di Kecamatan Manggala Kota Makassar.

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan adalah tahap akhir dalam analisis data. Kesimpulan dibuat berdasarkan pola atau hubungan yang ditemukan selama proses reduksi dan penyajian data. Pada tahap ini, peneliti menginterpretasikan makna dari data yang telah dianalisis dan mengaitkannya dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian.

# BAB IV

# HASIL DAN PEMBAHASAN

## A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kecamatan Manggala

   a. Sejarah singkat Kecamatan Manggala

      Kecamatan Manggala adalah salah satu kecamatan yang berada di bagian timur Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Dahulu, wilayah ini merupakan bagian dari Kecamatan Panakkukang, namun seiring dengan pertumbuhan penduduk dan perkembangan wilayah perkotaan, Manggala dimekarkan menjadi kecamatan tersendiri. Kecamatan ini berkembang cukup pesat karena lokasinya yang strategis sebagai penghubung antara pusat Kota Makassar dengan daerah perbatasan seperti Kabupaten Gowa dan Kabupaten Maros. Nama "Manggala" sendiri dalam bahasa lokal bermakna pemimpin atau komando, yang mencerminkan harapan agar wilayah ini menjadi daerah yang maju dan berkembang.

   b. Batas wilayah

      Kecamatan Manggala terletak di bagian timur Kota Makassar. Batas wilayahnya adalah:

      1) Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Maros
      2) Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Gowa
      3) Sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Biringkanaya dan Kecamatan Panakkukang

4) Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Panakkukang

c. Jumlah Penduduk

Kecamatan Manggala merupakan salah satu kecamatan di Kota Makassar yang terus mengalami pertumbuhan penduduk setiap tahunnya. Berdasarkan proyeksi dan tren pertumbuhan sebelumnya, jumlah penduduk Kecamatan Manggala pada tahun 2024 diperkirakan mencapai sekitar 134.000 hingga 140.000 jiwa. Kenaikan ini didorong oleh tingginya angka urbanisasi serta pengembangan kawasan permukiman baru yang menjadikan wilayah ini sebagai salah satu lokasi favorit untuk hunian.

d. Pendidikan

Tingkat pendidikan masyarakat di Kecamatan Manggala cukup bervariasi. Terdapat sejumlah sekolah dari tingkat SD hingga SMA, baik negeri maupun swasta. Namun, sebagian masyarakat masih berpendidikan menengah (SMP/SMA), dan sebagian kecil telah menempuh pendidikan tinggi.

e. Agama

Mayoritas penduduk Kecamatan Manggala menganut agama Islam. Selain itu, terdapat pemeluk agama Kristen, Hindu, dan Budha dalam jumlah lebih kecil, mencerminkan keberagaman namun tetap didominasi satu keyakinan.

2. Kelurahan Tamangapa

a. Sejarah Singkat Kelurahan Tamangapa

Kelurahan Tamangapa adalah salah satu kelurahan di Indonesia yang berada di wilayah Kecamatan Manggala, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Kelurahan ini memiliki luas wilayah secara keseluruhan adalah 662 km2 atau sama dengan 66.200 hektar. Tamangapa mempunyai arti "Tidak apa-apa" (tena na ngapangapa). Kelurahan Tamangapa adalah kelurahan yang dibentuk dari dua lingkungan/kampung, yaitu Kampung Bangkala dan kampung Kassi. Proses penggabungan dua kampung tersebut dalam wilayah Kota Madya Ujung Pandang, pada tahun 1971, setelah sebelumnya adalah wilayah Kabupaten Gowa.

Kelurahan Tamangapa berdasarkan sejarah merupakan tempat yang aman untuk didatangi. Dahulu kala apabila pasukan kerajaan Gowa pergi berperang dan mereka mundur sampai sebelah utara wilayah lingkungan Parinring wilayah Tamangapa, maka mereka akan aman atau tidak apa-apa (tena na ngapa-ngapa). Inilah yang menjadikan wilayah tersebut dinamakan Tamangapa atau Kelurahan Tamangapa.

b. Batas wilayah

Kelurahan Tamangapa memiliki Kode Wilayah 73.71.12.003 terletak antara 5º 10' 10, 51" LS s.d. 5º 11' 26, 43" LS dan 119º 28' 49, 60" BT s.d. 119º 29' 52, 08" BT memiliki luas wilayaht ± 1,501 km² dengan batas-batas wilayah berikut ini:

1) Bagian barat : Kelurahan Bangkala, Kecamatan Manggala, Kota Makassar.
2) Bagian utara : Kelurahan Manggala, Kecamatan Manggala, Kota Makassar.
3) Bagian timur : Kabupaten Maros.
4) Bagian selatan : Kecamatan Somba Opu, Kabupaten Gowa.

c. Jumlah Penduduk

Menurut data kependudukan di Kelurahan Tamangapa, jumlah penduduknya sebanyak 10.698 jiwa, terdiri dari laki-laki 5.459 jiwa dan perempuan 5.242 jiwa, berada dalam 3.020 KK (kepala keluarga). Kelurahan Tamangapa terdiri dari 7 RW (rukun warga) dan 34 RT (rukun tetangga).

Tabel 4.1 : Jumlah Kependudukan Kelurahan Tamangapa

| No | Keterangan | Jumlah |
|---|---|---|
| 1 | Jumlah Penduduk | 10.698 jiwa |
| 2 | Jumlah Laki-laki | 5.459 jiwa |
| 3 | Jumlah Perempuan | 5.242 jiwa |
| 4 | Jumlah Kepala Keluarga (KK) | 3.020 KK |
| 5 | Jumlah RW | 7 RW |
| 6 | Jumlah RT | 34 RT |

Sumber : Data Sekunder Kelurahan Tamangapa Tahun 2025

Berdasarkan data kependudukan di Kelurahan Tamangapa tahun 2025, jumlah total penduduk mencapai 10.698 jiwa, yang terdiri dari 5.459 jiwa laki-laki dan 5.242 jiwa perempuan, menunjukkan komposisi penduduk yang hampir seimbang antara laki-laki dan perempuan.

Penduduk ini tersebar dalam 3.020 kepala keluarga (KK), yang mencerminkan jumlah rumah tangga atau unit keluarga yang tinggal di wilayah tersebut. Secara administratif, Kelurahan Tamangapa terbagi ke dalam 7 RW (Rukun Warga) dan 34 RT (Rukun Tetangga), yang berfungsi sebagai struktur organisasi masyarakat terkecil dalam sistem pemerintahan lokal. Data ini menggambarkan struktur demografis dan sosial masyarakat di Kelurahan Tamangapa yang cukup besar dan tertata.

d. Pendidikan

Kondisi sosial kemasyarakatan Tamangapa cukup beragam, baik kondisi ekonomi maupun pendidikan. Mayoritas masyarakat kelurahan Tamangapa berprofesi sebagai petani dan peternak, selain itu ada yang berprofesi sebagai guru, pegawai, dan pedagang. Dalam menunjang kegiatan pendidikan, Kelurahan Tamangapa berupaya menyediakan berbagai fasilitas pendidikan mulai tingkat PAUD (Pendidikan Anak Usia Dini) sampai tingkat SMA (Sekolah Menengah Atas). Adapun sarana pendidikan sebagai berikut:

Tabel 4.2 : Sarana Pendidikan

| **No** | **Pendidikan** | **Jumlah** |
|---|---|---|
| 1 | TKA/TPA/PAUD | 05 buah |
| 2 | SD | 05 buah |
| 3 | Pesantren Ta’fiz Qur’an | 01 buah |
| 4 | SLTP/MTS | 02 buah |
| 5 | SLTA/MA | 02 buah |

Sumber : Arsip Kelurahan Tamangapa Tahun 2025

Tabel 4.2 menunjukkan jumlah sarana pendidikan yang tersedia di Kelurahan Tamangapa berdasarkan data tahun 2025. Berdasarkan tabel tersebut, terdapat 5 unit lembaga pendidikan anak usia dini (TKA/TPA/PAUD) dan 5 unit sekolah dasar (SD). Selain itu, terdapat 1 pesantren Tahfiz Qur'an sebagai lembaga pendidikan berbasis agama, serta masing-masing 2 unit untuk jenjang sekolah menengah pertama (SLTP/MTS) dan sekolah menengah atas (SLTA/MA). Data ini menggambarkan bahwa Kelurahan Tamangapa memiliki fasilitas pendidikan yang cukup lengkap dari tingkat dasar hingga menengah, serta ada pilihan pendidikan berbasis agama. Ketersediaan ini mendukung akses masyarakat terhadap pendidikan formal dan keagamaan di lingkungan sekitar.

e. Agama

Secara umum karakteristik masyarakat Kelurahan Tamangapa bercirikan religius. Ini ditandai dengan sebagian besar etnis penduduk Kelurahan Tamangapa merupakan etnis Makassar sehingga mayoritas penduduknya beragama Islam. Hanya saja upaya pembinaan keagamaan masyarakat muslim dipandang masih butuh ditingkatkan terutama dalam pembinaan keagamaan bagi anak-anak.

## B. Hasil Penelitian

### 1. Deskripsi Informan

a. Deskripsi Temuan Penelitian

Penelitian menemukan bahwa masyarakat umumnya menerima kehadiran bajaj online karena dianggap praktis, cepat, dan aman. Namun, di sisi lain, para sopir transportasi konvensional mengalami penurunan pendapatan, munculnya konflik perebutan penumpang, serta tekanan ekonomi dalam rumah tangga. Beberapa sopir beradaptasi dengan menjadi pengemudi online, tetapi tidak semua mampu mengikuti perubahan.

b. Data Informan

Informan dalam penelitian ini terdiri dari 10 orang, yang terdiri atas informan utama, pendukung, dan informan kunci. Berikut adalah karakteristik para informan:

1) Muh. Irsan adalah seorang laki-laki berusia 37 tahun yang berprofesi sebagai pengemudi bajaj. Ia termasuk informan utama yang telah menjalani profesinya sejak beberapa tahun terakhir, dan mengalami langsung dampak perubahan moda transportasi terhadap penghasilan sehari-hari.
2) Jasman merupakan seorang laki-laki berusia 27 tahun yang juga bekerja sebagai pengemudi bajaj. Sebagai informan utama, ia menyampaikan pandangannya mengenai persaingan antara bajaj

online dengan transportasi konvensional yang mulai dirasakannya sejak awal masuknya aplikasi daring.

3) Dg. Naba adalah seorang laki-laki berusia 45 tahun yang bekerja sebagai sopir pete-pete. Ia termasuk dalam informan pendukung dan telah mengalami penurunan jumlah penumpang sejak masyarakat mulai beralih ke transportasi online.
4) Hijriah merupakan seorang ibu rumah tangga (IRT) berusia 39 tahun. Ia adalah informan kunci yang memberikan pandangan dari sisi pengguna layanan transportasi dan menyampaikan kondisi sosial yang dialami tetangganya yang bekerja sebagai sopir konvensional.
5) Nurhikmah adalah seorang ibu rumah tangga berusia 35 tahun yang menjadi informan kunci. Ia menjelaskan bahwa suaminya terdampak oleh perkembangan transportasi daring, dan pendapatan keluarga pun ikut menurun.
6) Kartini adalah seorang perempuan berusia 42 tahun yang berprofesi sebagai ibu rumah tangga. Sebagai informan kunci, ia menyampaikan keresahan masyarakat terhadap perubahan sistem transportasi yang terjadi di lingkungan sekitarnya.
7) Nurlela adalah perempuan berusia 33 tahun yang bekerja sebagai ibu rumah tangga. Ia menjadi informan kunci yang mengalami langsung perubahan pola penggunaan transportasi dalam keluarganya sejak hadirnya bajaj online.

8) Syamsiah adalah ibu rumah tangga berusia 48 tahun yang turut menjadi informan kunci. Ia melihat dampak ekonomi yang dirasakan tetangganya yang masih bekerja sebagai sopir pete-pete.
9) Rosdiana merupakan perempuan berusia 52 tahun yang berprofesi sebagai ibu rumah tangga. Sebagai informan kunci, ia menjelaskan perbedaan kondisi sebelum dan sesudah masyarakat mengenal transportasi berbasis aplikasi.
10) Intang adalah perempuan berusia 44 tahun yang juga seorang ibu rumah tangga. Ia menjadi informan kunci dalam penelitian ini dan turut memberikan pendapat terkait transformasi sosial dalam bidang transportasi yang berdampak pada warga di sekitarnya.

**2. Hasil Wawancara**

Penelitian ini dilakukan melalui pendekatan deskriptif, maka peneliti harus memaparkan, menjelaskan, dan menggambarkan hasil wawancara yang telah dilakukan kepada informan. Berikut hasil wawancara peneliti dengan informan penelitian.

**a. Persepsi Masyarakat Terhadap Kehadiran Bajaj Online di Kecamatan Manggala Kota Makassar**

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan utama yaitu Muh. Irsan dan Jasman yang berprofesi sebagai pengemudi bajaj, diperoleh informasi bahwa keberadaan bajaj online sangat membantu mereka dalam mendapatkan penumpang lebih cepat dibandingkan cara konvensional. Namun, mereka juga merasakan adanya

persaingan yang cukup ketat, terutama dengan sopir angkutan konvensional seperti pete-pete. Meskipun demikian, mereka mengaku pendapatannya cenderung lebih stabil sejak bergabung dalam layanan transportasi berbasis aplikasi. Mereka juga menyampaikan bahwa teknologi memberikan kemudahan, namun tetap membutuhkan pelatihan dan pendampingan dalam penggunaan aplikasi secara maksimal.

Dari hasil wawancara dengan informan pendukung, Dg. Naba, seorang sopir pete-pete, diperoleh gambaran bahwa sejak maraknya transportasi online, pendapatannya menurun drastis. Ia mengaku mengalami kesulitan untuk bersaing karena tidak memiliki akses dan pemahaman tentang penggunaan teknologi digital. Ia berharap ada bantuan atau pelatihan agar bisa ikut serta dalam sistem transportasi daring.

Sementara itu, para informan kunci seperti Ibu Hijriah, Nurhikmah, Kartini, Nurlela, Syamsiah, Rosdiana, dan Intang, yang merupakan ibu rumah tangga, mengungkapkan bahwa mereka lebih memilih menggunakan bajaj online karena dianggap lebih cepat, aman, dan praktis. Mereka juga menyampaikan rasa prihatin terhadap para sopir konvensional yang mengalami penurunan penghasilan. Beberapa dari mereka menyarankan agar pemerintah menyediakan program pelatihan bagi sopir lama agar bisa beralih ke sistem online. Hasil wawancara ini menunjukkan bahwa masyarakat secara umum

telah mengalami perubahan dalam pola konsumsi layanan transportasi, dari yang sebelumnya konvensional menuju ke layanan digital.

Persepsi masyarakat terhadap layanan transportasi dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti kebutuhan mobilitas, kemudahan akses, kenyamanan, biaya, serta perkembangan teknologi. Kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala Kota Makassar menjadi salah satu bentuk inovasi transportasi yang mulai banyak digunakan oleh masyarakat. Perubahan ini tidak hanya mempengaruhi pilihan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi, tetapi juga memunculkan tanggapan yang beragam, baik dari sisi pengguna jasa maupun dari pelaku transportasi konvensional. Dinamika ini mencerminkan adanya pergeseran dalam pola penggunaan transportasi yang layak untuk dikaji lebih dalam dalam konteks sosial dan ekonomi masyarakat di wilayah tersebut.

Adapun hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

> *"Iye, kutauji itu bajaj online, biasa pake bajaj online. Menurutku itu sangat membantu sekali, apalagi kalo mo cepat pi pasar atau antar anak sekolah. Lebih gampangji juga daripada cari pete-pete. Ongkosnya kadang malah lebih murah, apalagi kalo ada promonya. Saya rasa amanji juga, soalnya bisa dilihat infonya drivernya. Saya pake itu biasanya seminggu dua kali, anakku juga pake. Alasannya karena cepatji, tidak ribet. Supir-supirnya juga ramah-ramahji. Menurutku bajaj online tidak bikin macet, biasa-biasaji. Tapi yang jelas sangat membantu saya sebagai ibu rumah tangga."* (Hasil wawancara dengan Ibu Hijriah pada tanggal 22 Juni 2025)

Maksud dari jawaban Ibu Hijriah yaitu mengetahui tentang layanan bajaj online dan biasa menggunakannya melalui aplikasi Gojek. Menurutnya, layanan ini sangat membantu, terutama saat ingin cepat pergi ke pasar atau mengantar anak ke sekolah. Ia merasa penggunaan bajaj online lebih praktis dibandingkan harus mencari transportasi umum seperti pete-pete. Tarifnya juga dianggap terjangkau, bahkan kadang lebih murah jika ada promo. Ia merasa aman karena bisa melihat informasi mengenai pengemudi sebelum memesan. Dalam seminggu, ia biasanya menggunakan layanan ini dua kali, dan anaknya juga ikut menggunakannya. Alasannya karena layanan ini cepat, mudah digunakan, dan pengemudinya ramah. Ibu Hijriah juga tidak melihat bahwa bajaj online menyebabkan kemacetan, dan menurutnya kehadiran layanan ini sangat membantu aktivitasnya sebagai ibu rumah tangga.

Hal senada yang diungkapkan oleh Ibu Nurhikma yang merupakan informan kedua dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Tauki betul, saya juga sering pake. Praktismi' sama cepat. Menurutku itu bajaj online bagusji' dipakai anak muda. Amanmi' juga karena kita bisa tau siapa drivernya, ada juga itu fitur share lokasi. Biasanya saya pake seminggu sekali kalau ada masuk kampus atauka' mau ke toko. Kadang lebih murahji' daripada ojek pangkalan. Saya pilih bajaj online karena nyamanmi' dipake, tidak ribet. Sopirnya sopan-sopan juga, tauka' jalan pintas. Soal macet tergantung waktunya juga, tapi menurutku bajaj online tidak menambah macet. Banyak juga yang terbantuki', terutama mahasiswa kayak saya."* (Hasil wawancara dengan Ibu Nurhikmah pada tanggal 24 Juni 2025)

Bajaj online dianggap sebagai pilihan transportasi yang praktis, cepat, dan aman, terutama oleh kalangan muda seperti mahasiswa. Ibu Nurhikmah, sebagai pengguna layanan ini, merasa terbantu karena adanya fitur berbagi lokasi dan informasi pengemudi yang meningkatkan rasa aman. Ia menggunakannya secara rutin, terutama untuk keperluan kuliah atau berbelanja, karena tarifnya kadang lebih murah dibanding ojek pangkalan. Selain itu, kenyamanan, kesopanan sopir, serta pengetahuan sopir akan jalan pintas menjadi alasan lain yang mendukung pilihannya. Menurutnya, keberadaan bajaj online tidak memperparah kemacetan dan justru sangat membantu mobilitas mahasiswa.

Hal senada yang diungkapkan oleh Ibu Kartini yang merupakan informan ketiga dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iye, saya tau itu bajaj online, anakku yang kasi tau. Pernahka juga pake, waktu mau ka' ke puskesmas. Menurutku bagusji, nda usah lagi capek-capek cari angkot. Ongkosnya juga masih masuk akalji. Amanmi juga, soalnya anakku bisa pantau dari HP-nya. Saya sendiri jarangka pake, tapi anakku seringmi. Saya mah masih suka naik pete-pete, karena sudah terbiasaji. Tapi bajaj online itu pelayanannya bagusji. Menurutku tidak bikin macet, malah lebih tertib. Bajaj online sangat membantu kalau ada urusan mendesak."* (Hasil Wawancara Ibu Kartini pada tanggal 25 Juni 2025)

Pernyataan hasil wawancara tersebut menggambarkan pandangan positif Ibu Kartini terhadap layanan bajaj online. Meskipun ia jarang menggunakannya, ia pernah memanfaatkannya saat pergi ke puskesmas dan merasa terbantu karena tidak perlu repot

mencari angkutan umum. Ia menilai tarif bajaj online masih terjangkau dan aman, apalagi karena anaknya bisa memantau perjalanan melalui ponsel. Walaupun lebih sering menggunakan pete-pete karena kebiasaan, Ibu Kartini mengakui bahwa pelayanan bajaj online baik, lebih tertib, dan tidak menambah kemacetan. Layanan ini dianggap sangat membantu, terutama dalam situasi mendesak.

Hal senada yang diungkapkan oleh Ibu Nurlela yang merupakan informan keempat dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iye kutauji, saya malah pengguna tetap. Tiap hari saya pake ke tempat kerja. Ndaji ribet, tinggal buka aplikasiji. Ongkosnya lumayan terjangkauji, apalagi kalau ada promo. Saya merasa amanji, apalagi bisa liat rating drivernya. Saya pilih bajaj online karena cepatmi sama nyaman. Pelayanannya bagusji, drivernya ramah-ramah. Menurutku bajaj online nda bikin macet, soalnya mereka nda sembarangmi berhenti. Bajaj online penting sekali sekarang, menurutku."* (Hasil Wawancara Ibu Nurlela pada tanggal 24 Juni 2025).

Penjelasan dari kutipan wawancara ini menunjukkan bahwa Ibu Nurlela adalah pengguna rutin layanan bajaj online. Ia menggunakan layanan tersebut setiap hari untuk pergi bekerja karena merasa praktis cukup dengan membuka aplikasi tanpa perlu menunggu lama. Ia menilai tarif bajaj online terjangkau, terutama saat ada promo, dan merasa aman karena bisa mengecek rating pengemudi terlebih dahulu. Alasan utama ia memilih bajaj online adalah karena kecepatan, kenyamanan, serta pelayanan yang ramah dari pengemudi. Ia juga berpendapat bahwa bajaj online tidak menambah kemacetan

karena pengemudinya tertib dan tidak berhenti sembarangan. Bagi Ibu Nurlela, bajaj online sudah menjadi sarana transportasi yang sangat penting di kehidupan sehari-hari.

Hal senada yang diungkapkan oleh Ibu Syamsiah yang merupakan informan kelima dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iye kutauji bajaj online, saya sudah pake beberapa kalimi. Sangat membantumi kalau harus ke kantor mendadak. Ongkosnya murahji kalau dibanding sama ojek biasa. Amanki juga, karena bisa dilacak. Saya pilih bajaj online karena fleksibelmi dan nda usah rebutan tempat duduk kayak di angkot. Pelayanannya okeji, nda pernah ada masalah. Nda bikin macetmi, soalnya langsungmi jalan. Bajaj online sangat bermanfaat, apalagi bagi pekerja kayak saya."* (Hasil Wawancara Ibu Syamsiah pada tanggal 25 Juni 2025).

Pernyataan dari hasil wawancara ini menunjukkan bahwa Ibu Syamsiah telah beberapa kali menggunakan layanan bajaj online dan merasakan manfaatnya, terutama saat harus pergi ke kantor secara tiba-tiba. Ia menilai tarif bajaj online lebih murah dibandingkan dengan ojek konvensional, serta merasa aman karena perjalanan bisa dilacak. Ia memilih bajaj online karena fleksibel dan tidak perlu berebut tempat duduk seperti pada angkot. Menurutnya, pelayanan bajaj online juga baik dan belum pernah mengalami masalah. Ia menambahkan bahwa bajaj online tidak menyebabkan kemacetan karena langsung melanjutkan perjalanan tanpa berhenti sembarangan. Bagi Ibu Syamsiah, bajaj online sangat membantu, terutama bagi pekerja yang membutuhkan transportasi cepat dan nyaman.

Hal senada yang diungkapkan oleh Ibu Rosdiana yang merupakan informan keenam dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iyaji, saya tau. Pernahmi juga pake waktu antar kue ke pelanggan. Bajaj online sangat membantumi, apalagi kalau buru-buru dan nda bisaki tunggu lama. Ongkosnya menurutku wajarji. Saya merasa amanmi karena langsung bisa tahuki siapa sopirnya. Saya pilih bajaj online karena cepatmi dan sopirnya tahuki rutenya. Mereka sopanki, pelayanannya juga bagusji. Saya rasa nda menambah macet. Sangat bermanfaatji buat usaha saya."* (Hasil Wawancara Ibu Rosdiana pada tanggal 26 Juni 2025).

Pernyataan dari hasil wawancara ini menunjukkan bahwa Ibu Rosdiana pernah menggunakan layanan bajaj online saat mengantar kue ke pelanggan. Ia merasa sangat terbantu karena layanan ini cepat dan tidak membuatnya menunggu lama. Menurutnya, tarif bajaj online masih tergolong wajar. Ia merasa aman karena bisa mengetahui identitas pengemudi sebelum perjalanan dimulai. Alasan utama ia memilih bajaj online adalah kecepatan dan pengetahuan pengemudi terhadap rute perjalanan. Selain itu, pengemudi bersikap sopan dan memberikan pelayanan yang baik. Ibu Rosdiana juga menilai bahwa bajaj online tidak menyebabkan kemacetan serta sangat bermanfaat untuk menunjang kelancaran usahanya.

Hal senada yang diungkapkan oleh Ibu Intang yang merupakan informan ketujuh dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iye kutauji, seringka liat lewat depan rumah. Pernahmi juga pake waktu hujan deras. Praktisji sekali. Ongkosnya murahji kalau nda pas tarif sibuk. Saya aman-amanji pake itu. Pilihko bajaj online karena bisaki pesan dari rumah. Sopirnya sopanki,*

*suka juga ngobrol. Menurutku, malah tertibki itu di jalan. Bajaj online sangat membantumi sebagai freelancer yang sering kerja di luar rumah."* (Hasil Wawancara Ibu Intang pada tanggal 26 Juni 2025).

Pernyataan dari hasil wawancara ini menunjukkan bahwa Ibu Intang sangat familiar dengan keberadaan bajaj online, bahkan sering melihatnya melintas di depan rumah. Ia pernah menggunakannya saat hujan deras dan merasa sangat terbantu karena praktis. Ia menilai tarifnya murah selama tidak terkena tarif sibuk. Ibu Intang merasa aman menggunakan bajaj online dan memilihnya karena bisa dipesan langsung dari rumah. Ia juga menyukai sikap sopan pengemudi yang bahkan ramah mengajak bicara. Menurutnya, pengemudi bajaj online lebih tertib di jalan. Sebagai seorang freelancer yang sering bekerja di luar rumah, Ibu Intang merasa bajaj online sangat membantu aktivitas mobilitasnya.

Hal senada yang diungkapkan oleh bapak Dg. Naba yang merupakan informan kedelapan dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

*"Iye kutauji bajaj online, pernahmi juga coba. Menurutku bagusji, cepat sampai tujuan. Ongkosnya cocokji, nda terlalu mahal. Amanji karena bisaki pantau lewat HP. Saya pribadi jarang pake, tapi istriku sering. Saya pilih kalau lagi buru-buru. Sopirnya baikji, nda pernah kasar. Kurasa malah bantu kurangi macet. Bajaj online sekarang jadi pilihan warga yang butuh cepat dan nyaman."* (Hasil Wawancara Bapak Dg. Naba pada tanggal 28 Juni 2025).

Pernyataan dari hasil wawancara ini menggambarkan bahwa Bapak Dg. Naba mengetahui dan pernah menggunakan layanan bajaj

online. Ia menilai layanan ini baik karena cepat mengantar ke tujuan, tarifnya terjangkau, dan aman karena bisa dipantau melalui HP. Meski jarang menggunakannya, istrinya cukup sering memanfaatkan layanan ini. Ia memilih bajaj online saat terburu-buru dan mengapresiasi sikap sopan para sopir. Menurutnya, kehadiran bajaj online justru membantu mengurangi kemacetan, serta menjadi solusi transportasi yang cepat dan nyaman bagi masyarakat.

Hal senada yang diungkapkan oleh bapak Muh. Irsan yang merupakan informan kesembilan dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Tahumi, saya malah sering pake kalau mau pi ke kantor atau ada urusan mendadak. Bajaj online ini lebih fleksibelji. Tinggalmi pesan di aplikasiji, nda perlu lama tunggu. Ongkosnya standarji, tapi sesuai dengan kenyamanannya. Saya juga rasa amanji karena ada fitur pelacakan. Bisa sampai 3–4 kalimi dalam seminggu saya pake. Alasannya karna praktisji. Supirnya juga sopanji. Menurutku, bajaj online malah bantu kurangi macet karena nda ngetem di jalan. Sangat membantu memang, apalagi buat warga yang mobilitasnya tinggi kayak saya."* (Hasil Wawancara Bapak Muh. Irsan pada tanggal 21 Juni 2025).

Pernyataan dari hasil wawancara ini menunjukkan bahwa Bapak Muh. Irsan adalah pengguna aktif bajaj online. Ia sering menggunakannya untuk pergi ke kantor atau keperluan mendadak karena fleksibilitas layanan ini. Proses pemesanan yang mudah lewat aplikasi dan waktu tunggu yang singkat menjadi keunggulan utama. Ia menilai tarif bajaj online standar namun sebanding dengan kenyamanan yang diperoleh. Fitur pelacakan membuatnya merasa aman. Ia bisa menggunakan layanan ini 3–4 kali seminggu karena

kepraktisannya. Selain itu, ia menilai sopir bajaj online bersikap sopan dan tidak ngetem di jalan, sehingga justru membantu mengurangi kemacetan dan sangat bermanfaat bagi warga dengan mobilitas tinggi.

Hal senada yang diungkapkan oleh bapak Jasman yang merupakan informan kesepuluh dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Saya tauji itu bajaj online, pernahka juga pake. Bagusji memang, lebih cepatmi sampe di tempat. Tarifnya cocokji, nda terlalu mahal. Amanji juga, karna bisa dipantau dari HP. Tapi saya jarangka pake, istrika yang sering. Saya pake biasanya kalo lagi buru-buru. Sopirnya baikji, nda pernah kasar. Saya rasa bantuji juga kurangi macet. Bajaj online sekarang jadi pilihan warga yang mau cepat dan nyaman."* (Hasil Wawancara Bapak Jasman pada tanggal 21 Juni 2025).

Pernyataan dari hasil wawancara ini menggambarkan bahwa Bapak Jasman mengenal dan pernah menggunakan bajaj online meskipun tidak terlalu sering. Ia menilai layanan ini cepat, tarifnya terjangkau, dan aman karena bisa dipantau melalui ponsel. Ia biasanya menggunakannya saat sedang terburu-buru, sementara istrinya lebih sering memakai. Ia juga mengapresiasi sikap sopan pengemudi dan menilai bahwa bajaj online dapat membantu mengurangi kemacetan serta menjadi pilihan transportasi yang cepat dan nyaman bagi masyarakat.

Berdasarkan hasil wawancara terhadap sepuluh informan yang terdiri dari delapan orang perempuan dan dua orang laki-laki, dapat disimpulkan bahwa mayoritas masyarakat di Kecamatan Manggala telah mengetahui dan mengenal layanan bajaj online, terutama melalui

aplikasi seperti Gojek. Kehadiran bajaj online secara umum dipersepsikan positif karena memberikan berbagai kemudahan, terutama dalam hal kecepatan, kemudahan akses, dan kenyamanan dalam melakukan mobilitas sehari-hari.

Sebagian besar informan menyatakan bahwa bajaj online sangat membantu dalam berbagai aktivitas, seperti pergi ke pasar, ke tempat kerja, mengantar anak sekolah, hingga keperluan usaha. Mereka merasa layanan ini lebih praktis dibandingkan moda transportasi konvensional seperti pete-pete, karena bisa dipesan melalui aplikasi tanpa harus menunggu di pinggir jalan. Tarif bajaj online juga dinilai cukup terjangkau dan kompetitif, bahkan lebih murah pada saat-saat tertentu terutama jika sedang ada promo.

Dari sisi keamanan, hampir seluruh informan merasa aman menggunakan bajaj online karena adanya fitur pelacakan lokasi, identitas pengemudi yang jelas, dan sistem pemesanan yang transparan. Selain itu, mereka menilai pengemudi bajaj online cenderung ramah, sopan, dan memahami rute dengan baik. Informan juga menilai bahwa bajaj online tidak memberikan kontribusi negatif terhadap kemacetan, bahkan dinilai lebih tertib karena tidak berhenti sembarangan di jalan seperti angkutan konvensional.

Alasan utama masyarakat menggunakan bajaj online adalah karena efisiensinya, kenyamanan, serta kemudahan dalam pemesanan. Namun, beberapa informan yang sudah lanjut usia atau terbiasa

dengan transportasi konvensional masih menggunakan pete-pete karena alasan kebiasaan. Secara keseluruhan, kehadiran bajaj online dipandang sangat bermanfaat dan relevan dengan kebutuhan mobilitas masyarakat di Kecamatan Manggala. Layanan ini dianggap telah menjadi salah satu solusi transportasi yang praktis, aman, dan efisien dalam kehidupan sehari-hari masyarakat perkotaan.

**b. Dampak sosial kehadiran bajaj online terhadap moda transportasi konvensional di Kecamatan Manggala Kota Makassar**

Kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala Kota Makassar telah membawa perubahan dalam sistem transportasi masyarakat, khususnya dalam pola penggunaan moda transportasi. Masyarakat kini memiliki lebih banyak pilihan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas mereka, tidak lagi bergantung sepenuhnya pada transportasi konvensional seperti pete-pete, becak, atau bajaj non-aplikasi. Perubahan ini memunculkan dinamika baru yang berdampak secara sosial, baik bagi pengguna maupun bagi pelaku transportasi konvensional. Persaingan antar moda transportasi semakin terlihat, sementara sebagian masyarakat mulai beralih ke layanan bajaj online karena dinilai lebih praktis, aman, dan efisien. Fenomena ini menimbulkan berbagai reaksi sosial, mulai dari penerimaan hingga penolakan, tergantung pada posisi dan kepentingan masing-masing pihak dalam ekosistem transportasi tersebut. Dampak sosial yang

muncul pun tidak hanya berkaitan dengan perubahan perilaku pengguna, tetapi juga menyentuh aspek pekerjaan, pendapatan, hingga hubungan sosial antar pelaku transportasi di wilayah tersebut.

Adapun hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

> *"Iye, memang saya rasa langsung sekarang kurang penumpang sejak ada bajaj online. Dulu bisaji bawa pulang lebih dari seratus ribu satu hari, sekarang lima puluh ribu saja syukurji. Soal saing-saing, iya kalahka' karena bajaj online lebih gampangji. Penumpang tinggal pencet HP-nya, sementara kamiki harus tunggu-tunggu. Kadang adaji juga tabrakan di lapangan, apalagi kalau bajaj online ambil penumpang di tempat ngetem kami. Bukanji kami suka ribut, tapi karena cari makanji. Pendapatan memang turunji, bukan hanya saya, teman-teman juga banyak yang mengeluh. Orang-orang juga lebih suka bajaj online karena katanya nyaman dan langsungka' antar sampai tujuan. Dampaknya ke keluarga juga, uang belanja makin susah. Saya rasa pemerintah kurang perhatianka. Harusnya adaji solusi, bukan dibiarkan begitu. Sekarang jarangka orang naik pete-pete. Kalau solusi, menurutku bisaji dibagi jalur atau waktu operasinya, jadi semua bisa jalanji."* (Wawancara bapak Muh Irsan tanggal 21 Juni 2025).

Wawancara ini menggambarkan keluhan dan kondisi sulit yang dialami oleh Bapak Muh Irsan, seorang sopir pete-pete, sejak kehadiran bajaj online. Ia menyebut bahwa penghasilannya turun drastis, dari lebih seratus ribu menjadi sekitar lima puluh ribu rupiah per hari. Ia merasa kalah bersaing karena bajaj online lebih mudah diakses melalui ponsel, sementara pete-pete harus menunggu penumpang secara manual. Ia juga mengungkap adanya konflik di lapangan, terutama saat bajaj online mengambil penumpang di area pangkalan mereka. Bagi Bapak Irsan dan rekan-rekannya, masalah ini

bukan soal ingin ribut, tetapi karena mereka sedang berjuang mencari nafkah. Menurutnya, masyarakat kini lebih memilih bajaj online karena lebih nyaman dan praktis. Dampak ekonomi dirasakannya hingga ke keluarganya, termasuk kesulitan memenuhi kebutuhan rumah tangga. Ia juga mengkritik kurangnya perhatian dari pemerintah dan berharap ada solusi yang adil, misalnya dengan pembagian jalur atau waktu operasi agar transportasi konvensional dan online bisa tetap berjalan berdampingan.

Hal senada yang diungkapkan oleh bapak Jasman yang merupakan informan kedua dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iye, nampakki betul memang penumpang pete-pete sama becak turun sekali sejak ada itu bajaj online. Dulu saya naik pete-pete pi sekolah, sekarang lebih gampang mi karena tinggal pake aplikasi, dijemput langsung. Saya bilang ini memang persaingan teknologi, cuma tidak semua bisa ikut-ikut. Saya juga pernah dengar ada ribut-ribut antar sopir, tapi saya belum pernah lihat langsung. Penghasilan sopir-sopir itu pasti kurang sekarang, karena orang banyak pindah mi ke bajaj online. Dari sisi sosial, keluarga mereka pasti juga terbawa stres karena tidak menentu itu penghasilan. Pemerintah seharusnya bisa adil, jangan mi biarkan sopir lama itu tersingkir begitu saja. Orang-orang sekarang sudah terbiasa dengan layanan cepat. Saya rasa banyak juga sopir yang putus asa. Solusinya, sebaiknya pemerintah kasi pelatihan atau satukan saja itu layanan, supaya bisa kerja sama."* (Wawancara Bapak Jasman pada tanggal 21 Juni 2025).

Bapak Jasman menjelaskan bahwa sejak adanya bajaj online, jumlah penumpang angkot dan becak menurun drastis karena masyarakat lebih memilih layanan cepat dan praktis melalui aplikasi. Ia mengakui adanya dampak sosial terhadap pengemudi

konvensional, termasuk penghasilan yang menurun dan tekanan dalam keluarga. Ia juga pernah mendengar adanya konflik antar sopir akibat persaingan tersebut. Menurutnya, pemerintah perlu hadir memberikan solusi seperti pelatihan atau integrasi layanan agar sopir konvensional tidak tersingkir.

Hal senada yang diungkapkan oleh bapak Dg. Naba yang merupakan informan ketiga dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Duluji saya narik pete-pete di Manggala, tapi makin sepi mi sejak ada bajaj online. Akhirnya saya ikut pelatihanji terus pindah jadi pengemudi online. Banyak temanku yang masih narik becak, susah sekali mi sekarang. Memang awalnya banyak konflik, tapi lama-lama orang harus menyesuaikanji. Penghasilanku sekarang lumayan stabil, walau kadang tergantung order. Dulu keluargaku sering susah karena pendapatanku tidak tetapji. Sekarang, alhamdulillah, lebih mending. Masyarakat memang lebih senangki yang online, soalnya bisa dipesan cepat. Saya harap pemerintah kasih bantuanki sopir-sopir lama supaya bisa pindah juga. Sekarang zamanna digital, kalau tidak ikut, ya tertinggalji. Tapi kalau bisa digabung, lebih bagusji lagi."* (Wawancara Bapak Dg. Naba pada tanggal 28 Juni 2025).

Bapak Dg. Naba menceritakan bahwa ia dulunya menarik becak di Manggala, namun beralih menjadi pengemudi online setelah pendapatan menurun akibat munculnya bajaj online. Ia mengikuti pelatihan dan kini penghasilannya lebih stabil. Ia prihatin terhadap teman-temannya yang masih menarik becak dan mengalami kesulitan. Menurutnya, masyarakat kini lebih memilih layanan cepat berbasis aplikasi, dan pemerintah sebaiknya membantu sopir lama agar bisa beralih ke layanan digital atau digabungkan agar tidak tertinggal.

Hal senada yang diungkapkan oleh ibu Hijriah yang merupakan informan keempat dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Menurutku, memang banyakmi itu angkot sekarang kosong. Seringka lihat dipinggir jalan, mereka tunggu penumpang lama sekali. Itu bajaj online memang lebih praktismi. Tapi kasihan juga itu sopir pete-pete, sekarang susahmi cari nafkah. Pernahka lihat langsung itu sopir angkot sama bajaj online ribut gara-gara rebut penumpang. Begitu-begitu bikin suasana tidak enakmi. Banyak tetanggaku yang sopir, dan sekarang susahmi mereka. Anak-anaknyapun ikut kena dampak, karena uang masuk berkurangmi. Masyarakat sekarang memang lebih suka yang cepat, makanya banyak yang pindah ke online. Kurangmi itu pemerintah turun tangan langsung. Harusnya adami aturan. Sekarang masyarakat sudah berubah, lebih pilih bajaj online. Ada sopir angkot yang marah, tapi ada juga yang coba-coba daftar online. Kupikir mungkin solusi paling bagus itu bikin sistem kerja sama atau koperasi supaya bisa saling bantu, bukan saling sikut."* (Hasil Wawancara Ibu Hijriah pada tanggal 22 Juni 2025).

Ibu Hijriah melihat banyak angkot (pete-pete) kini sepi penumpang karena masyarakat lebih memilih transportasi online yang praktis. Ia prihatin terhadap nasib para sopir angkot yang kesulitan, bahkan anak-anak mereka ikut terdampak. Ia pernah menyaksikan konflik antara sopir angkot dan pengemudi online karena berebut penumpang. Menurutnya, pemerintah belum turun tangan secara langsung dan seharusnya ada aturan yang jelas. Ia menyarankan solusi berupa kerja sama atau koperasi agar semua pihak bisa saling mendukung, bukan bersaing secara tidak sehat.

Hal senada yang diungkapkan oleh ibu Nurhikmah yang merupakan informan kelima dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Kalau saya lihat, angkot sekarang jarangji penuh. Dulu tiap pagi rame, sekarang kosongji. Bajaj online memang lebih praktis, tinggal klik, langsung dijemputmi. Tapi kasian juga supir-supir lama. Pernahka dengar dorang ribut sama driver online. Pendapatan sopir angkot turunmi jauh, malah ada yang jual mobilna. Masyarakat sekarang lebih pilih yang cepat dan amanji. Menurutka, dampaknya besarki, apalagi buat istrinya sama anak-anaknya, pengeluaran jadi terbatasmi. Pemerintah harusnyaji hadir bantu, janganmi biarka dorang ribut sendiri. Semua orang sekarang berubahmi, biasa naiki yang online. Banyak supir angkot kecewa, tapi ada juga yang cari jalan lainji. Menurutka, bagusji kalau dorang dilatih dan dikasih akses supaya bisa juga ikut online."* (Hasil Wawancara Ibu Nurhikmah pada tanggal 24 Juni 2025).

Ibu Nurhikmah mengamati bahwa angkot kini sepi penumpang karena masyarakat lebih memilih bajaj online yang praktis dan cepat. Ia prihatin dengan kondisi sopir angkot yang pendapatannya menurun drastis, bahkan sampai menjual mobil. Dampaknya dirasakan oleh keluarga mereka. Ia menilai pemerintah perlu hadir memberi solusi, misalnya dengan pelatihan dan akses agar sopir angkot bisa ikut masuk ke sistem transportasi online.

Hal senada yang diungkapkan oleh ibu Kartini yang merupakan informan keenam dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iye, saya tau memang banyak sopir pete-pete yang sudah mulai kehilangan penumpang. Dulu saya sering naik pete-pete, tapi sekarang lebih sering pakai bajaj online ji, soalnya lebih cepat sama nda bikin ribet. Tapi saya juga kasianmi sama sopir-sopir lama itu, karna pasti penghasilannya turunmi. Saya pernah liat*

*sendiri mereka ribut di pinggir jalan, sampai saling bentak-bentakan. Memangmi ini perubahan bikin banyak masalah sosial. Kalau penghasilan sopir turun, keluarganya juga ikut terdampakmi. Mungkin anak-anaknya nda bisa sekolah tinggi karena nda cukup biayanya. Pemerintah juga belum terlalu tegasmi, kayaknya dibiarinkanji semua jalan sendiri. Padahal penting sekali itu diatur. Sekarang juga masyarakat sudah banyak yang berubah, termasuk saya. Lebih pilih yang praktis-praktisji. Sopir lama banyak yang marahmi, tapi ada juga yang masukmi di Gojek. Menurut saya, solusi yang pas itu kasih kesempatan sopir lama untuk dilatih dan gabung juga di sistem online."* (Hasil Wawancara Ibu Kartini pada tanggal 25 Juni 2025).

Ibu Kartini mengungkapkan bahwa kini ia lebih sering menggunakan bajaj online karena lebih praktis, meskipun ia prihatin dengan nasib sopir angkot konvensional yang kehilangan penumpang dan penghasilan. Ia pernah melihat pertengkaran antara sopir lama dan pengemudi online, dan menyadari dampak sosialnya terhadap keluarga sopir, termasuk pendidikan anak-anak. Ia menilai pemerintah kurang tegas dalam menangani masalah ini. Menurutnya, solusi terbaik adalah memberi pelatihan dan kesempatan bagi sopir lama agar bisa bergabung ke sistem transportasi online.

Hal senada yang diungkapkan oleh ibu Nurlela yang merupakan informan ketujuh dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

*"Iye, saya liat sendiri itu sopir pete-pete sekarang banyak nganggurmi, jarangmi dapat penumpang. Dulu seringkumi saya pake mereka, tapi sekarang anakku lebih suka pesankan bajaj online untuk saya. Mereka saling sainganki, tapi yang online itu lebih cepatji datang. Kadang saya dengarki mereka marah-marah gara-gara rebutan penumpang. Temanku, suaminya itu sopir pete-pete, dia bilangmi penghasilannya turun sampe setengah. Memangmi bajaj online itu lebih disuka sekarang,*

*karna gampangji dipesan. Saya kasianmi juga liat keluarganya sopir konvensional, apalaginya kalo cuma ituji penghasilannya. Pemerintah belum turun tanganki menurut saya. Harusnyaki ada jalan keluar. Masyarakat sudah berubahmi, semua mau cepat dan nyaman. Saya rasa sopir lama itu bagusnya dilatih juga, supaya bisaji masuk sistem online, jadi bisaji semua kerja tanpa saling bentur."* (Hasil Wawancara Ibu Nurlela pada tanggal 24 Juni 2025).

Ibu Nurlela menyampaikan bahwa sopir pete-pete sekarang sering menganggur karena kalah saing dengan bajaj online yang lebih cepat dan mudah dipesan. Ia merasa prihatin karena penghasilan sopir konvensional menurun drastis, sementara pemerintah belum mengambil tindakan. Ia menyarankan agar sopir lama diberi pelatihan agar bisa bergabung ke sistem transportasi online demi menghindari konflik dan menjaga penghasilan mereka.

Hal senada yang diungkapkan oleh ibu Syamsiah yang merupakan informan kedelapan dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

*"Dari duluji saya naik pete-pete, tapi sekarang anakkuji terus yang pesankan bajaj online karena dia bilang lebih amanji. Saya dengar langsung banyakji sopir pete-pete yang mengeluh karena sepi penumpang. Ada juga yang mulai marah-marahi sopir online, karena rebutan penumpangji. Pendapatan mereka pasti sudah berkurangji. Bajaj online memangmi sekarang lebih diterimaji sama masyarakat, karena lebih cepat dan praktisji. Tapi kasianmi juga keluarga sopir lama, karena uang yang masuk tidak seperti duluki. Saya belum liatmi aturan pemerintah soal ini. Yang jelas masyarakat sekarang sudah praktis-praktiski. Banyak sopir pete-pete yang sedihji, tapi ada juga yang akhirnya pindahmi ke bajaj online. Menurut saya bagussiki kalau disatukanki saja, kasih mereka pelatihan biar bisa gabungmi juga."* (Hasil Wawancara Ibu Syamsiah pada tanggal 25 Juni 2025).

Ibu Syamsiah mengatakan bahwa kini masyarakat lebih memilih bajaj online karena dianggap lebih aman dan praktis, sehingga sopir pete-pete kehilangan banyak penumpang. Ia prihatin atas kondisi sopir lama yang pendapatannya menurun dan belum ada solusi dari pemerintah. Menurutnya, pelatihan bagi sopir pete-pete agar bisa bergabung dengan sistem online adalah jalan terbaik untuk menghindari persaingan tidak sehat dan menjaga penghasilan mereka.

Hal senada yang diungkapkan oleh ibu Rosdiana yang merupakan informan kesembilan dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iye, saya tau itu bajaj online yang bikin pete-pete sekarang suami. Saya sendiri juga sudah jarang naik pete-pete. Bajaj online itu lebih cepat, bisa langsung antar sampe di rumah. Saya rasa ini persaingannya beratmi, kasihan juga sopir-sopir yang lama. Pernahmi saya lihat mereka bertengkar depan minimarket tempat saya kerja. Teman saya bilang, bapaknya sopir pete-pete, sekarang pendapatannya sudah sedikit. Bajaj online lebih diterima karena semua orang sudah pakai HP. Keluarga sopir jadi susahmi, apalagi kalau ada anaknya masih sekolah. Pemerintah belum kelihatan turun tangan. Padahal ini masalah besar. Masyarakat sekarang beda, maunya semua cepat. Banyak sopir lama yang belum bisa terima. Menurut saya, pemerintah harus turun langsung, ajak pelatihan itu sopir, supaya bisa kerja sama tanpa ribut-ribut."* (Hasil Wawancara Ibu Rosdiana pada tanggal 26 Juni 2025).

Ibu Rosdiana mengungkapkan bahwa bajaj online membuat pete-pete sepi penumpang karena lebih cepat dan langsung mengantar ke rumah. Ia merasa prihatin terhadap sopir angkot yang kehilangan penghasilan dan melihat langsung konflik yang terjadi. Menurutnya, pemerintah perlu turun tangan untuk memberi pelatihan kepada sopir

angkot agar bisa beradaptasi dan bekerja bersama tanpa konflik, karena perubahan masyarakat ke arah teknologi tak bisa dihindari.

Hal senada yang diungkapkan oleh ibu Intang yang merupakan informan kesepuluh dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa:

> *"Iye, saya tau sekali sejak ada bajaj online, banyak pete-pete yang kosong terus. Dulu saya biasa naik angkot kalo antar barang dagangan, tapi sekarang anakku sudah biasa pesankan bajaj online. Praktis juga, lebih cepat. Tapi saya juga kasihan mi sama sopir pete-pete, soalnya banyak penumpang mereka yang pindah ke online. Kadang saya dengar-dengar mereka marah-marahan di jalan, rebutan penumpang. Saya punya tetangga itu sopir becak, dia bilang sekarang susah sekali cari uang, kadang cuma cukup buat beli makan ji. Memang bajaj online lebih disukai mi orang-orang sekarang, apalagi anak muda. Dampaknya besar sekali buat keluarga sopir lama, karena pendapatannya turun mi. Saya belum pernah liat pemerintah kasih aturan soal ini. Sekarang masyarakat maunya semua cepat, jadi sudah berubah mi pilihan mereka. Banyak sopir lama yang bingung, tapi ada juga yang sudah ikut pelatihan. Menurut saya, pemerintah harus bantu mi cari jalan tengah, mungkin bisa bentuk kelompok atau kasih akses aplikasi buat sopir lama supaya bisa jalan sama-sama."* (Hasil Wawancara Ibu pada tanggal 26 Juni 2025).

Ibu mengatakan sejak ada bajaj online, angkot sering kosong karena masyarakat, termasuk dirinya, lebih memilih transportasi yang cepat dan praktis. Ia prihatin dengan sopir konvensional yang kehilangan pelanggan dan kesulitan ekonomi. Ia juga pernah mendengar pertengkaran akibat perebutan penumpang. Menurutnya, pemerintah perlu memberi solusi, seperti pelatihan atau akses aplikasi, agar sopir lama bisa ikut bersaing dan tetap mendapatkan penghasilan.

Berdasarkan keseluruhan hasil wawancara dengan sepuluh informan mengenai dampak sosial kehadiran bajaj online terhadap

moda transportasi konvensional di Kecamatan Manggala Kota Makassar, dapat disimpulkan bahwa mayoritas masyarakat menyadari adanya perubahan signifikan sejak bajaj online hadir. Para informan menunjukkan bahwa kehadiran bajaj online secara langsung telah menyebabkan penurunan jumlah penumpang pada moda transportasi konvensional seperti pete-pete dan becak motor. Hal ini berdampak pada penurunan pendapatan para pengemudi konvensional, bahkan sampai ada yang harus beralih profesi atau bergabung menjadi pengemudi bajaj online untuk tetap bisa bertahan.

Sebagian informan juga menyebut adanya gesekan dan ketegangan di lapangan antara pengemudi transportasi konvensional dengan pengemudi bajaj online akibat persaingan yang tidak seimbang, khususnya dalam hal kecepatan layanan, kemudahan pemesanan, dan kenyamanan. Masyarakat cenderung lebih memilih bajaj online karena dinilai lebih praktis, cepat, dan aman. Selain itu, perubahan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi kini juga semakin mengarah pada digitalisasi dan efisiensi.

Dampak sosial yang dirasakan pun meluas ke lingkungan keluarga para pengemudi konvensional, terutama dalam hal kebutuhan ekonomi yang tidak terpenuhi secara optimal. Banyak keluarga pengemudi yang mengalami tekanan ekonomi karena penghasilan yang semakin berkurang. Di sisi lain, terdapat pula pengemudi konvensional yang mulai beradaptasi dengan perubahan

ini, seperti mengikuti pelatihan untuk bergabung ke dalam sistem transportasi online.

Para informan menilai bahwa pemerintah belum cukup hadir atau memberikan kebijakan yang berpihak dalam merespons kondisi ini. Mereka berharap agar pemerintah turut campur tangan dalam mengatur, memediasi, dan memberikan solusi yang adil, misalnya dengan memberikan pelatihan, bantuan akses teknologi, atau merancang sistem integrasi antara transportasi online dan konvensional agar keduanya dapat hidup berdampingan tanpa saling menyingkirkan.

Secara keseluruhan, hasil wawancara menunjukkan bahwa kehadiran bajaj online membawa manfaat dari sisi efisiensi dan kenyamanan bagi masyarakat, namun di saat yang sama menimbulkan tantangan sosial dan ekonomi yang cukup serius bagi pengemudi moda transportasi konvensional di Kecamatan Manggala. Maka dari itu, diperlukan upaya kolaboratif antara masyarakat, pelaku transportasi, dan pemerintah untuk menciptakan harmoni dan keadilan dalam sektor transportasi.

**3. Pembahasan**

**a. Persepsi Masyarakat Terhadap Kehadiran Bajaj Online Di Kecamatan Manggala Kota Makassar**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi masyarakat terhadap kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala secara umum bersifat positif

dan menerima dengan baik. Masyarakat memandang bajaj online sebagai solusi transportasi modern yang lebih praktis, cepat, dan aman dibandingkan dengan moda transportasi konvensional seperti pete-pete atau becak motor. Hal ini diperkuat oleh tanggapan mayoritas informan yang menyatakan bahwa mereka lebih memilih menggunakan bajaj online karena dapat diakses melalui aplikasi, memiliki informasi pengemudi yang jelas, serta layanan antar-jemput langsung ke lokasi tujuan.

Sebagian besar masyarakat menilai bajaj online membantu mobilitas sehari-hari, terutama dalam kegiatan seperti pergi ke pasar, ke sekolah, tempat kerja, hingga aktivitas usaha kecil menengah. Fitur-fitur dalam aplikasi yang memudahkan pengguna, seperti pelacakan lokasi dan informasi tarif yang transparan, menjadi daya tarik utama yang membuat bajaj online lebih dipilih dibandingkan transportasi konvensional. Bahkan dalam beberapa kasus, tarif bajaj online dianggap lebih terjangkau jika dibandingkan dengan moda lain, apalagi ketika terdapat potongan harga atau promo tertentu dari aplikasi.

Masyarakat juga merasa aman dan nyaman menggunakan layanan bajaj online karena sistem yang digunakan berbasis teknologi dan terdapat mekanisme kontrol melalui rating pengemudi, riwayat perjalanan, serta fitur keselamatan seperti “bagikan lokasi perjalanan”. Tingkat penggunaan layanan ini pun relatif tinggi di kalangan masyarakat yang memiliki akses terhadap gawai dan koneksi internet, termasuk ibu rumah tangga, pekerja, mahasiswa, hingga pelaku UMKM.

Dalam wawancara juga terungkap bahwa meskipun masyarakat merasakan manfaat dari kehadiran bajaj online, mereka tetap menunjukkan rasa empati terhadap nasib pengemudi transportasi konvensional yang terdampak. Sebagian besar informan menyadari bahwa perubahan preferensi transportasi menyebabkan penurunan penumpang dan penghasilan bagi sopir angkot maupun becak motor, yang akhirnya memunculkan konflik sosial, seperti persaingan tidak sehat dan ketegangan di lapangan.

Perubahan ini juga mencerminkan transformasi perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi, dari yang sebelumnya mengandalkan angkutan umum tradisional menjadi lebih bergantung pada teknologi digital. Perubahan perilaku tersebut merupakan cerminan dari berkembangnya kebutuhan masyarakat akan layanan transportasi yang efisien dan responsif terhadap waktu.

Secara keseluruhan, masyarakat Kecamatan Manggala menilai kehadiran bajaj online sebagai bentuk kemajuan layanan transportasi, meskipun di sisi lain juga menuntut adanya intervensi dan regulasi pemerintah agar kehadiran transportasi online tidak mematikan moda konvensional, tetapi bisa berdampingan dan saling melengkapi. Oleh karena itu, persepsi masyarakat terhadap bajaj online bersifat konstruktif dan adaptif, namun juga menuntut adanya keseimbangan sosial dalam proses transisi ini.

Teori perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat saat ini dapat terlihat melalui fenomena bergesernya penggunaan alat transportasi tradisional ke transportasi modern berbasis aplikasi. Dahulu, masyarakat lebih banyak menggunakan pete-pete atau becak sebagai sarana transportasi utama. Namun seiring dengan perkembangan zaman dan kemajuan teknologi, preferensi masyarakat mulai bergeser ke arah transportasi daring seperti bajaj online. Pergeseran ini tidak hanya mencerminkan perubahan pola konsumsi jasa transportasi, tetapi juga mencerminkan adanya perubahan dalam struktur sosial, nilai, dan cara berpikir masyarakat.

Fenomena ini dapat dikaji melalui teori perubahan sosial. Misalnya, teori evolusi sosial melihat bahwa masyarakat akan terus berkembang dari bentuk sederhana ke bentuk yang lebih kompleks, dari tradisional menuju modern. Dalam konteks ini, penggunaan transportasi online merupakan bentuk dari modernisasi dan perkembangan sistem sosial. Sementara itu, dari sudut pandang teori konflik, perubahan sosial seringkali menimbulkan ketimpangan antara mereka yang mampu beradaptasi dengan teknologi dan mereka yang tertinggal. Hal ini terlihat dari keluhan para sopir pete-pete atau tukang becak yang merasa tersisih karena kalah saing dengan transportasi online.

Teori fungsionalisme juga menjelaskan bahwa perubahan sosial terjadi karena masyarakat ingin mencapai keseimbangan baru. Ketika cara lama sudah tidak efektif, maka akan muncul cara baru yang dianggap lebih efisien oleh masyarakat, seperti penggunaan aplikasi untuk memesan transportasi.

Dengan demikian, perubahan sosial ini tidak hanya merupakan hasil dari kemajuan teknologi, tetapi juga bagian dari proses adaptasi masyarakat terhadap kebutuhan dan tantangan zaman.

**b. Dampak Sosial Kehadiran Bajaj Online Terhadap Moda Transportasi Konvensional di Kecamatan Manggala Kota Makassar**

Kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala membawa dampak sosial yang cukup nyata dan kompleks terhadap moda transportasi konvensional seperti pete-pete, becak motor, dan ojek pangkalan. Berdasarkan hasil wawancara dengan para informan, dapat disimpulkan bahwa mayoritas masyarakat menyadari adanya penurunan jumlah penumpang pada moda konvensional sejak hadirnya layanan bajaj online yang dinilai lebih cepat, mudah diakses, dan aman.

Dampak yang paling dirasakan adalah penurunan pendapatan pengemudi transportasi konvensional, yang secara langsung memengaruhi kesejahteraan keluarga mereka. Banyak informan menyampaikan bahwa para pengemudi angkutan konvensional sering mengeluh karena penghasilannya menurun drastis, bahkan dalam beberapa kasus sampai harus menjual kendaraan atau mencari pekerjaan alternatif. Hal ini berdampak pada kondisi sosial keluarga, seperti terbatasnya pengeluaran untuk kebutuhan rumah tangga, pendidikan anak, dan kesehatan.

Selain dampak ekonomi, kehadiran bajaj online juga menimbulkan gesekan sosial antar pengemudi. Beberapa informan menyatakan adanya

konflik atau ketegangan di lapangan, terutama ketika pengemudi bajaj online mengambil penumpang di area yang biasanya menjadi tempat ngetem sopir angkot atau becak. Meskipun tidak selalu berujung kekerasan, situasi ini menimbulkan ketidaknyamanan baik bagi pengemudi maupun masyarakat pengguna transportasi. Dari sudut pandang masyarakat, terjadi perubahan perilaku dalam memilih moda transportasi. Warga cenderung beralih ke layanan online karena dinilai lebih efisien, nyaman, dan dapat diandalkan. Hal ini secara tidak langsung menggeser posisi transportasi konvensional yang dulu menjadi pilihan utama masyarakat. Sebagian informan juga menyayangkan minimnya regulasi dan perhatian pemerintah dalam menangani perubahan ini. Tidak sedikit yang berharap adanya kebijakan atau program pelatihan yang memungkinkan pengemudi konvensional untuk bertransformasi menjadi pengemudi transportasi online, sehingga dapat bertahan di tengah perubahan sistem transportasi yang makin digital.

Dampak sosial lainnya yang muncul adalah kecemasan sosial dan ketidakpastian masa depan bagi pengemudi konvensional, terutama mereka yang sudah berusia lanjut dan tidak familier dengan teknologi. Ini menimbulkan perasaan tersingkir dan ketidakadilan karena akses terhadap perubahan tidak merata. Secara keseluruhan, dampak sosial kehadiran bajaj online terhadap transportasi konvensional di Kecamatan Manggala bersifat multidimensional, mencakup aspek ekonomi keluarga, perubahan struktur pekerjaan, konflik sosial, hingga transformasi budaya masyarakat dalam

memilih moda transportasi. Teori perubahan sosial yang terjadi akibat kehadiran bajaj online dan menggeser peran angkot atau pete-pete dapat dijelaskan melalui teori evolusi sosial. Teori ini berpandangan bahwa masyarakat mengalami perubahan secara bertahap dari bentuk yang sederhana menuju bentuk yang lebih kompleks seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Dalam konteks ini, kehadiran transportasi online merupakan bentuk kemajuan teknologi yang mendorong masyarakat untuk mengubah pola hidup dan cara berinteraksi. Masyarakat kini lebih memilih menggunakan bajaj online karena dinilai lebih cepat, efisien, aman, dan praktis. Perubahan ini memperlihatkan bahwa sistem transportasi konvensional mulai ditinggalkan karena dianggap tidak lagi sesuai dengan kebutuhan masyarakat modern. Teori evolusi sosial menjelaskan bahwa perubahan seperti ini adalah hal yang wajar dan merupakan bagian dari perkembangan masyarakat menuju sistem sosial yang lebih adaptif. Namun, di sisi lain, perubahan ini juga menimbulkan dampak sosial, terutama bagi para sopir angkot atau pete-pete yang mulai kehilangan mata pencaharian karena tidak mampu bersaing dalam sistem baru yang berbasis teknologi. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun perubahan sosial membawa kemajuan, ia juga menciptakan tantangan bagi kelompok masyarakat tertentu yang belum siap beradaptasi.

### c. Keterkaitan Teori Perubahan Sosial William F. Ogburn dengan Hasil Penelitiaan

William F. Ogburn menjelaskan bahwa perubahan sosial dapat terjadi karena adanya kesenjangan budaya material dan nonmaterial dalam proses modernisasi. Menurutnya, modernisasi ditandai dengan kemajuan teknologi (material culture) yang berkembang lebih cepat dibanding nilai, norma, dan kebudayaan nonmaterial lainnya. Hal ini menimbulkan cultural lag atau ketertinggalan budaya, yaitu ketika masyarakat tidak siap secara sosial dalam menghadapi perubahan teknologi. Ogburn menyatakan, "Perubahan teknologi dan penemuan menyebabkan perubahan sosial, namun institusi sosial seringkali tertinggal dalam beradaptasi dengan perubahan tersebut" (Ogburn, 1922). William F. Ogburn melakukan penelitian dengan fokus pada perubahan sosial secara makro. Ia meneliti bagaimana perkembangan teknologi dalam skala besar, seperti revolusi industri, memengaruhi struktur sosial, lembaga pendidikan, keluarga, dan hubungan kerja. Kajian Ogburn bersifat konseptual dan teoritis, dengan penekanan pada perbedaan laju perkembangan budaya material dan nonmaterial yang menyebabkan cultural lag. Penelitiannya menggambarkan bagaimana institusi sosial tidak mampu mengikuti kecepatan perubahan teknologi, sehingga menimbulkan ketegangan sosial. Sementara itu, penelitian saya bersifat mikro dan lebih kontekstual. Saya meneliti secara langsung dampak kemunculan transportasi daring (bajaj online) terhadap kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat, khususnya pengemudi transportasi konvensional di Kelurahan Tamangapa. Fokusnya bukan hanya pada

perubahan sistem transportasi, tetapi juga pada respon sosial masyarakat, seperti konflik lapangan, penurunan pendapatan, hingga adaptasi oleh sebagian pengemudi. Jadi, jika Ogburn melihat perubahan dari atas ke bawah (top-down) dan bersifat teoritis, maka penelitian saya melihat dari bawah ke atas (bottom-up) dan bersifat empiris, menggambarkan secara langsung perubahan sosial yang terjadi akibat modernisasi teknologi di kehidupan sehari-hari masyarakat.

Hasil penelitian saya menunjukkan bahwa kemunculan bajaj online sebagai produk dari kemajuan teknologi transportasi telah mengubah pola perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi. Banyak warga yang beralih ke transportasi daring karena kemudahan, kecepatan, dan efisiensi, sementara pengemudi angkot konvensional mengalami penurunan pendapatan, tekanan ekonomi, hingga konflik sosial. Namun, sebagian sopir juga mulai beradaptasi dengan mencoba bergabung ke sistem transportasi daring. Situasi ini memperlihatkan adanya dinamika sosial sebagai respon terhadap perubahan teknologi yang cepat.

Jika dibandingkan dengan teori Ogburn, hasil penelitian saya sejalan dengan konsep cultural lag. Munculnya bajaj online sebagai bentuk kemajuan teknologi (material) ternyata tidak diikuti secara cepat oleh kesiapan sosial, khususnya pada kelompok sopir konvensional. Mereka belum siap secara ekonomi, keahlian, maupun akses terhadap teknologi tersebut. Inilah yang menyebabkan munculnya gesekan sosial, persaingan tidak seimbang, dan bahkan kesenjangan pendapatan. Sementara masyarakat sebagai pengguna

cepat beradaptasi karena mereka memperoleh manfaat langsung dari perubahan tersebut, kelompok sopir konvensional tertinggal dalam proses ini. Ini membuktikan bahwa tidak semua pihak mengalami perubahan secara serempak dan merata. Oleh karena itu, teori yang dikembangkan oleh Ogburn sangat tepat dalam menjelaskan fenomena perubahan sosial yang terjadi akibat modernisasi transportasi berbasis digital di wilayah penelitian saya. Perubahan teknologi membawa dampak luas, dan masyarakat yang tidak mampu beradaptasi akan tertinggal serta mengalami tekanan sosial dan ekonomi.

# BAB V

# PENUTUP

## A. Kesimpulan

1. Persepsi masyarakat terhadap kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala Kota Makassar secara umum bersifat positif. Masyarakat memandang bajaj online sebagai alternatif transportasi yang lebih praktis, cepat, aman, dan mudah diakses dibandingkan dengan moda transportasi konvensional. Layanan berbasis aplikasi, fitur keamanan, serta kenyamanan dalam pemesanan menjadikan bajaj online semakin diminati, khususnya oleh kalangan ibu rumah tangga, pelajar, mahasiswa, dan pekerja. Perubahan ini menunjukkan adanya pergeseran perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi, dari konvensional menuju layanan yang berbasis teknologi digital.
2. Kehadiran bajaj online memberikan dampak sosial yang cukup besar terhadap moda transportasi konvensional. Dampak paling nyata dirasakan oleh para pengemudi konvensional yang mengalami penurunan pendapatan akibat berkurangnya jumlah penumpang. Situasi ini memengaruhi kondisi ekonomi rumah tangga mereka dan menimbulkan tekanan sosial dalam keluarga. Selain itu, munculnya konflik atau ketegangan antar pengemudi, serta rasa ketidakadilan sosial akibat kurangnya intervensi dari pemerintah, turut menjadi bagian dari dampak sosial yang timbul. Masyarakat menyadari adanya kesenjangan antara kemajuan teknologi dan kesiapan pengemudi konvensional dalam beradaptasi. Oleh karena itu, diperlukan

upaya bersama, khususnya dari pihak pemerintah, untuk menghadirkan solusi yang adil dan inklusif agar transportasi konvensional dan online dapat hidup berdampingan secara harmonis.

## B. Saran

Berdasarkan hasil dan kesimpulan penelitian, berikut saran yang dapat diberikan untuk membantu mengatasi permasalahan yang ditemukan di lapangan.

1. Untuk Pemerintah Daerah Kota Makassar, khususnya Dinas Perhubungan, disarankan agar menyusun dan menerapkan regulasi yang adil dan berpihak pada semua moda transportasi, baik online maupun konvensional. Pemerintah perlu membuat kebijakan yang mendorong kolaborasi dan bukan persaingan yang merugikan, misalnya dengan menetapkan zona operasi, waktu operasional bergiliran, atau sistem integrasi berbasis koperasi.
2. Bagi pengemudi transportasi konvensional, disarankan untuk mulai membuka diri terhadap perkembangan teknologi dan mengikuti pelatihan-pelatihan yang dapat meningkatkan daya saing mereka, termasuk pelatihan penggunaan aplikasi transportasi online. Dengan demikian, mereka tidak hanya bertahan, tetapi juga bisa berkembang bersama perubahan zaman.
3. Untuk penyedia layanan bajaj online, penyedia layanan bajaj online sebaiknya tetap menjaga etika dan bersikap sopan saat bekerja di lapangan. Pengemudi transportasi online juga diharapkan tidak mengambil

penumpang di tempat mangkal angkot konvensional agar tidak terjadi gesekan atau perselisihan dengan pengemudi lain.

4. Bagi masyarakat pengguna jasa transportasi, disarankan untuk tetap bijak dalam memilih moda transportasi sesuai kebutuhan, serta tidak terjebak pada stigma negatif terhadap transportasi konvensional. Masyarakat juga dapat mendorong kesetaraan dengan tetap memberikan dukungan kepada pengemudi konvensional yang menunjukkan pelayanan yang baik.
5. Untuk peneliti selanjutnya, disarankan agar memperluas objek dan lokasi penelitian, serta menelusuri lebih jauh peran pemerintah dan implementasi kebijakan transportasi yang sudah diterapkan. Dengan demikian, penelitian dapat menjadi landasan ilmiah dalam pengambilan kebijakan transportasi yang adil dan berkelanjutan.

# DAFTAR PUSTAKA

## BUKU

Handayani, S. (2019). *Pengaruh Infrastruktur Kota terhadap Pilihan Moda Transportasi*. (Diakses tanggal 15 maret 2025 pukul 10.00 wita)

Moleong, L. J. (. (2015). *Metodologi Penelitian Kualitatif.* (Diakses tanggal 15 maret 2025 pukul 10.30 wita)

Nugroho, Y., & Hidayat, R. (2017). *Digitalisasi Transportasi dan Perubahan Sosial*. (Diakses tanggal 15 maret 2025 pukul 11.00 wita)

Putra, M. A. (2018). *Transformasi Sosial di Era Digital: Tantangan dan Adaptasi Masyarakat*. (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 19.00 wita)

Ramadhan, A., & Lestari, D. (2022). *Transformasi Digital dalam Sektor Transportasi Perkotaan*. (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 19.42)

Ramadhani, R. (2018). *Inovasi Transportasi Digital dan Perilaku Konsumen Perkotaan*. (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 20.00 wita)

Santosa, H. (2018). *Modernisasi dan Perubahan Sosial Perkotaan di Era Digital*. (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 20.12 wita)

Setiawan, B. (2018). *Teori Sosial dalam Masyarakat Kontemporer*. (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 20.20 wita) (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 20.30 wita)

Siregar, R. M. (2021). *Keamanan Konsumen dalam Layanan Transportasi Online*. (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 21.12 wita)

Soekanto, S. (2015). *Sosiologi Suatu Pengantar*. (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 21.30 wita)

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 22.12 wita)

Suryanto, A. (2018). *Sosiologi Perubahan Sosial dan Modernisasi*. (Diakses tanggal 16 maret 2025 pukul 22.30 wita)

**INTERNET**

Fauzan, R. (2018). *Sosiologi Tindakan: Pemikiran Max Weber dalam Konteks Modern*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 10.00 wita)

Fitrah, A., & Nurdin, H. (2020). Dampak Transportasi Online terhadap Pendapatan Pete-Pete di Makassar. *Jurnal Urban Studies*, *4(3), 67–7*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 10.15 wita)

Hamid, N., & Lubis, R. (2023). Tingkat Keselamatan dan Kenyamanan Transportasi Tradisional. *Jurnal Teknik Sipil & Transportasi*, *9(1), 53–6*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 10.30 wita)

Hanafiah, R., & K. (2021). Peran Interaksi Sosial dalam Layanan Transportasi Tradisional. *Jurnal Sosial Perkotaan*, *6(1), 33–4*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 10.45 wita)

Harahap, M., & Latifah, N. (2020). Kesenjangan Sosial Akibat Perkembangan Transportasi Berbasis Aplikasi. *Jurnal Sosialita*, *6(3), 233–*.(Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 11.20 wita)

Iskandar, A. (2022). Ketimpangan Digital dalam Layanan Transportasi Online. *Jurnal Ekonomi Digital*, *7(2), 76–9*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 11.25 wita)

Juwita, L. (2017). Strategi Integrasi Transportasi Tradisional dan Modern. *Jurnal Tata Kota Dan Transportasi*, *3(2), 65–7*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 11.32 wita)

Maulana, R., & Fadillah, D. (2020). Struktur Operasional Moda Transportasi Konvensional di Perkotaan. *Jurnal Transportasi Dan Infrastruktur Kota*, *8(2), 67–7*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 11.37 wita)

Nawir, R., & Kahar, A. (2018). Hambatan Adaptasi Digital Pengemudi Transportasi Tradisional. *Jurnal Sosial Inklusif*, *5(1), 66–8*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 11.50 wita)

Nuraini, D., & Hasyim, A. (2020). Digitalisasi Transportasi dan Peluang Ekonomi Gig. *Jurnal Ekonomi Dan Teknologi*, *6(1), 88–1*. (Diakses tanggal 17 maret 2025 pukul 12.00 wita)

Nurdin, A. (2018). Transportasi Tradisional dalam Perspektif Sosial Budaya. *Jurnal Sosiologi Perkotaan*, *5(2), 88–1*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 19.00)

Nugroho, R. (2015). *Pengaruh Kehadiran Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Jakarta Selatan (Skripsi, Universitas Negeri Jakarta).* https://repository.iain-manado.ac.id/1200/?utm_source (Diakses tanggal 19 maret 2025 pukul 15.13 wita)

Prasetyo, B., & Indrawati, M. (2025). Pengaruh Akses Transportasi Terhadap Aktivitas Sosial dan Ekonomi Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Mobilitas Perkotaan Dan Perubahan Sosial*, *11(1)*, *25*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 puku 18.25 wita)

Putra, D., & Aminah, R. (2018). Preferensi Konsumen dalam Penggunaan Transportasi Online. *Jurnal Manajemen Teknologi*, *6(2)*, *198*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 18.30 wita)

Putri, S., & Ismail, A. (2019). Ketimpangan Akses Transportasi Berbasis Teknologi. *Jurnal Sosial Dan Kebijakan Publik*, *6(3)*, *211*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 18.43 wita)

Rahayu, F., & Taufik, M. (2024). Transformasi Digital dan Tantangan Transportasi Konvensional. *Jurnal Mobilitas Dan Teknologi*, *11(2)*, *49*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 18.52 wita)

Rahim, S., & Mulyadi, D. (2019). Transportasi dan Kearifan Lokal. *Jurnal Sosiohumaniora*, *7(2)*, *123*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 19.23 wita)

Rahim, H. A. (2024). Inklusivitas dan Aksesibilitas Transportasi Berbasis Aplikasi di Kawasan Urban Pinggiran. *Jurnal Mobilitas Dan Inklusi Digital*, *10(2)*, *67*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 19.45 wita)

Rahman, T., & Lestari, P. (2016). Keterbatasan Literasi Digital dalam Sektor Transportasi. *Jurnal Perencanaan Wilayah*, *4(1)*, *44–5*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 20.12 wita)

Rahmawati, L. (2024). Realitas Pengemudi Bajaj Online di Tengah Platformisasi Transportasi. *Jurnal Digital Dan Masyarakat*, *9(1)*, *77–9*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 20.18 wita)

Rasyid, T. (2021). Tantangan Bajaj Konvensional di Era Digital. *Jurnal Transportasi Rakyat*, *4(2)*, *88–1*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 20.34 wita)

Salim, A., & Rachman, H. (2019). Dinamika Konflik antara Moda Konvensional dan Moda Online. *Jurnal Hukum Dan Transportasi*, *5(2)*, *78–8*. (Diakses tanggal 18 maret 2025 pukul 22.00 wita)

Sari, M. (2015). Dampak Persaingan Transportasi Modern terhadap Pelaku Tradisional. *Jurnal Ekonomi Kerakyatan, 3(2), 55–7*. (Diakses tanggal 19 maret 2025 pukul 13.25 wita)

Setiawan, R. (2016). Organisasi Sosial Transportasi Rakyat. *Jurnal Kesejahteraan Sosial, 5(1), 99–1*. (Diakses tanggal 19 maret 2025 pukul 13.40 wita)

Syahril, M., & Kurniawan, A. (2018). Peran Bajaj sebagai Moda Pengumpan Transportasi Perkotaan. *Jurnal Transportasi Perkotaan*, *6(2)*, *45–5*. (Diakses tanggal 19 maret 2025 pukul 13.50 wita)

Wahyuni, L., & Arsyad, A. (2021). Aksesibilitas Moda Konvensional di Wilayah Urban Pinggiran. *Jurnal Perencanaan Transportasi, 7(1), 22–3*. (Diakses tanggal 19 maret 2025 pukul 13.58 wita)

Wahyuni, N., & Rudi, M. (2021). Transformasi Transportasi Bajaj Konvensional Menjadi Transportasi Berbasis Aplikasi. *Jurnal Teknologi Dan Mobilitas Perkotaan*, *9(1), 78–8*. (Diakses tanggal 19 maret 2025 pukul 14.00)

Wijaya, S. (2016). Pengaruh Teknologi Digital terhadap Sistem Transportasi Kota. *Jurnal Transportasi Modern*, *4(1), 23–3*. (Diakses tanggal 19 maret 2025 pukul 14.23 wita)

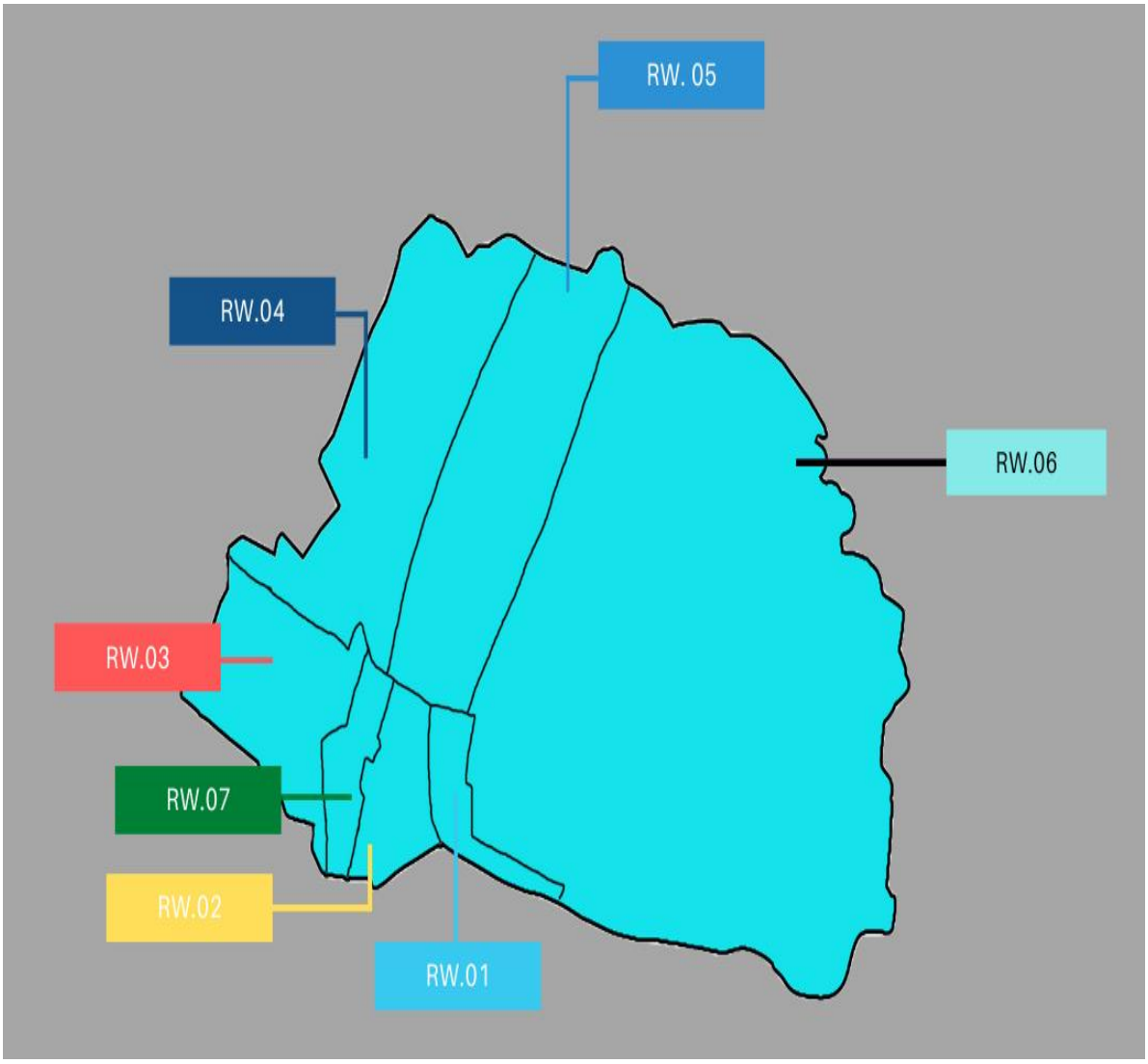
# LAMPIRAN

Lampiran 01 : Peta Kecamatan Manggala

**PETA WILAYAH KECAMATAN MANGGALA**
***MAP OF MANGGALA DISTRICT***



Lampiran 02 : Peta Kelurahan Tamangapa



Lampiran 03 : Pedoman Wawancara

**Identitas Responden**

Nama :

Jenis Kelamin :

Usia :

Alamat :

Pendidikan :

Pekerjaan :

**Rumusan Masalah 1:**

**Bagaimana persepsi masyarakat terhadap kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala Kota Makassar?**

Pedoman Wawancara:

1. Apakah Anda mengetahui tentang layanan bajaj online di wilayah ini?
2. Bagaimana pendapat Anda mengenai kehadiran bajaj online di Kecamatan Manggala?
3. Menurut Anda, apakah bajaj online memberikan kemudahan dalam mobilitas sehari-hari?
4. Bagaimana Anda menilai tarif atau ongkos bajaj online dibandingkan dengan moda transportasi lainnya?
5. Apakah Anda merasa aman menggunakan layanan bajaj online?
6. Seberapa sering Anda atau keluarga Anda menggunakan bajaj online?

7. Apa alasan utama Anda memilih (atau tidak memilih) bajaj online sebagai sarana transportasi?
8. Bagaimana Anda menilai kualitas pelayanan yang diberikan oleh pengemudi bajaj online?
9. Apakah menurut Anda kehadiran bajaj online mengurangi kemacetan atau justru menambah?
10. Secara keseluruhan, bagaimana Anda menilai peran bajaj online dalam memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat?

**Rumusan Masalah 2:**

**Bagaimana dampak sosial kehadiran bajaj online terhadap moda transportasi konvensional di Kecamatan Manggala Kota Makassar?**

1. Apakah Anda mengetahui adanya penurunan penumpang pada transportasi konvensional sejak ada bajaj online?
2. Bagaimana tanggapan Anda terhadap persaingan antara bajaj online dan transportasi konvensional?
3. Apakah Anda melihat adanya konflik atau ketegangan antara pengemudi bajaj online dan pengemudi konvensional?
4. Bagaimana perubahan pendapatan yang Anda ketahui pada pengemudi transportasi konvensional setelah bajaj online hadir?
5. Apakah Anda merasa bahwa bajaj online lebih diterima oleh masyarakat daripada transportasi konvensional?

6. Bagaimana pandangan Anda terhadap dampak sosial bagi keluarga pengemudi konvensional akibat persaingan ini?
7. Apakah menurut Anda pemerintah telah cukup mengatur hubungan antara moda transportasi online dan konvensional?
8. Apakah ada perubahan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi sejak adanya bajaj online?
9. Bagaimana respons pengemudi transportasi konvensional terhadap keberadaan bajaj online di wilayah ini?
10. Menurut Anda, apa solusi yang tepat agar bajaj online dan transportasi konvensional bisa berdampingan secara harmonis?

Lampiran 04 : Daftar Informan

1. Nama : Muh. Irsan (Informan Utama)
   Usia : 37 tahun
   Jenis Kelamin : Laki-laki
   Pekerjaan : Bajaj
2. Nama : Jasman (Informan Utama)
   Usia : 27 tahun
   Jenis Kelamin : Laki-laki
   Pekerjaan : Bajaj
3. Nama : Dg. Naba (Informan Pendukung)
   Usia : 45 tahun
   Jenis Kelamin : Laki-laki
   Pekerjaan : Sopir pete-pete
4. Nama : Hijriah (Informan Kunci)
   Usia : 39 tahun
   Jenis Kelamin : Perempuan
   Pekerjaan : IRT
5. Nama : Nurhikmah (Informan Kunci)
   Usia : 35 tahun
   Jenis Kelamin : Perempuan
   Pekerjaan : IRT
6. Nama : Kartini (Informan Kunci)
   Usia : 42 tahun

Jenis Kelamin : Perempuan

Pekerjaan : IRT

7. Nama : Nurlela (Informan Kunci)

   Usia : 33 tahun

   Jenis Kelamin : Perempuan

   Pekerjaan : IRT

8. Nama : Syamsiah (Informan Kunci)

   Usia : 48 tahun

   Jenis Kelamin : Perempuan

   Pekerjaan : IRT

9. Nama : Rosdiana (Informan Kunci)

   Usia : 52 tahun

   Jenis Kelamin : Perempuan

   Pekerjaan : IRT

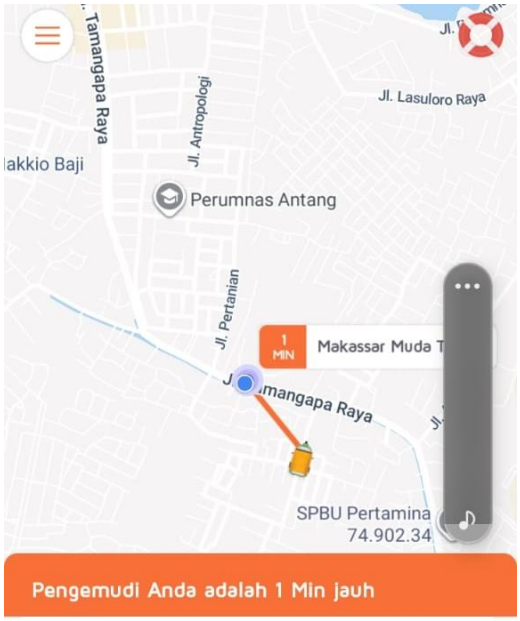
10. Nama : Intang (Informan Kunci)

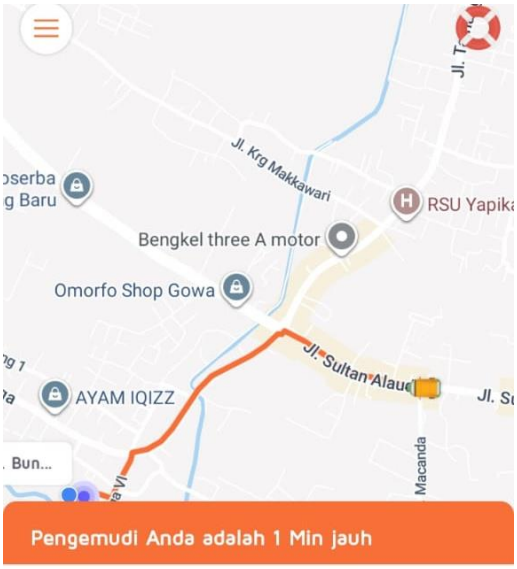
    Usia : 44 tahun

    Jenis Kelamin : Perempuan

    Pekerjaan : IRT

Lampiran 05 : Transaksi Aplikasi Maxride









Lampiran 06 : Dokumentasi



**Gambar 1 : Wawancara Dg. Naba (45 tahun) Sopir Pete-pete**



**Gambar 2 : Wawancara ibu Hijriah (39 tahun) Ibu Rumah Tangga**



**Gambar 3 : Wawancara dengan bapak Jasman (27 tahun) Sopir Bajaj**



**Gambar 4 : Wawancara dengan ibu Kartini (42 tahun) Ibu Rumah Tangga**



**Gambar 5 : Wawancara dengan bapak Muh. Irsan (37 tahun)**



**Gambar 6 : Wawancara dengan ibu Nurhikmah (35 tahun) Ibu Rumah Tangga**



**Gambar 7 : Wawancara dengan ibu Nurlela (33 tahun) Ibu Rumah Tangga**



**Gambar 8 : Wawancara dengan ibu Syamsiah (48 tahun) Ibu Rumah Tangga**



**Gambar 9 : Wawancara dengan ibu Rosdiana (52 tahun) Ibu Rumah Tangga**



**Gambar 10 : Wawancara dengan ibu Intang (44 tahun) Ibu Rumah Tangga**

Lampiran 07 : Surat Pengantar Penelitian Kampus di Universitas Megarezky



UNIVERSITAS MEGAREZKY
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
Membina: Program Studi Sarjana Pendidikan Guru Sekolah Dasar (PGSD), Program Studi Sarjana Pendidikan Ekonomi, Program Studi Sarjana Pendidikan Sosiologi, Program Studi Sarjana Pendidikan Bahasa Inggris
Jl. Antang Raya No. 43 Telp. (0411)-492811 – 486661
Web : http://unimerekanegarezky.ac.id/
Email : fkip.unimerz@gmail.com

Tanggal : 14 Juli 2025
Revisi : 01
Halaman :

No : 0076/FKIP/01.09/056.03/VI/2025
Lampiran : 1 (Satu) Proposal
Hal : ***Permohonan Izin Penelitian***

Kepada,
Yth. Bapak Gubernur Provinsi Sulawesi Selatan
Cq. Kepala UPT P2T BKPMD-PTSP
Di_
**Makassar**

Dengan hormat disampaikan bahwa, mahasiswa Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Megarezky yang tersebut di bawah ini akan melaksanakan penelitian dalam rangka penyelesaian studi sarjana.

| | |
|---|---|
| Nama | : Padilah Azis |
| Nim | : C1D121009 |
| Program Studi | : **Pendidikan Sosiologi** |
| Pelaksanaan Penelitian | : 26 Mei – 30 Juni 2025 |
| Judul Penelitian | : **"Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi Di Kecamatan Manggala Kota Makassar)"** |

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, dimohon kiranya yang bersangkutan dapat diberikan izin penelitian.
Atas perhatian dan kerjasama yang baik disampikan terima kasih.

Makassar, 16 Juni 2025
a.n. Dekan ,
Wakil Dekan I BID. Akademik dan

NIDN. 0906107303

*Tembusan:*
1. *Ketua LPPM UNIMEREZ;*
2. *Mahasiswa yang bersangkutan ;*
3. *Arsip.*

*Slogan : FKIP... "BERMUTU"*
*Berkarya, Moral, Unt, Tekun*

Lampiran 08 : Surat PTSP Provinsi Sulawesi Selatan

**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
Makassar 90231

| | | |
|---|---|---|
| Nomor | : **13400/S.01/PTSP/2025** | **Kepada Yth.** |
| Lampiran | : - | Walikota Makassar |
| Perihal | : **Izin penelitian** | |
| | | di- |
| | | **Tempat** |

Berdasarkan surat Dekan FKIP Univ. Megarezky Makassar Nomor : 185/PP/01.091056.03/VI/2025 tanggal 11 April 2025 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

| | |
|---|---|
| N a m a | : **FADILLAH AZIS** |
| Nomor Pokok | : C1D121009 |
| Program Studi | : Pendidikan Sosiologi |
| Pekerjaan/Lembaga | : Mahasiswa (S1) |
| Alamat | : Jl. Antang Raya No. 43 Makassar |

dpmptsp
PROVINSI SULAWESI SELATAN

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

**" DAMPAK KEHADIRAN BAJAJ ONLINE TERHADAP PENGGUNA MODA TRANSPORTASI KONVENSIONAL (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi Di Kecamatan Manggala Kota Makassar) "**

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. ***19 Juni s/d 19 Juli 2025***

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 19 Juni 2025

**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN**

**ASRUL SANI, S.H., M.Si.**
Pangkat : PEMBINA UTAMA MUDA (IV/c)
Nip : 19750321 200312 1 008

Tembusan Yth
1. Dekan FKIP Univ. Megarezky Makassar di Makassar;
2. *Pertinggal.*

Lampiran 09 : Surat PTSP Kota Makassar

**PEMERINTAH KOTA MAKASSAR**
**DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU**
**Jl. Jendral Ahmad Yani No. 2 Makasssar 90171**
**Website: dpmptsp.makassarkota.go.id**

## SURAT KETERANGAN PENELITIAN
Nomor: 070/6042/SKP/SB/DPMPTSP/6/2025

**DASAR:**

a. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penerbitan Keterangan Penelitian.
b. Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Pembentukan Organisasi Perangkat Daerah
c. Peraturan Walikota Nomor 4 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berbasis Resiko, Perizinan Non Berusaha dan Non Perizinan
d. Keputusan Walikota Makassar Nomor 954/503 Tahun 2023 Tentang Pendelegasian Kewenangan Perizinan Berusaha Berbasis Resiko, Perizinan Non Berusaha dan Non Perizinan yang Menjadi Kewenangan Pemerintah Daerah Kepada Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Makassar Tahun 2023
e. Surat Kepala Dinas Penanaman Modal Dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Sulawesi Selatan nomor 13400/S.01/PTSP/2025, Tanggal 19 Juni 2025
f. Rekomendasi Teknis Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Makassar nomor 6045/SKP/SB/BKBP/VI/2025

**Dengan Ini Menerangkan Bahwa :**

| | | |
|---|---|---|
| Nama | : | FADILLAH AZIS |
| NIM / Jurusan | : | C1D121009 / Pendidikan Sosiologi |
| Pekerjaan | : | Mahasiswa (S1) / Universitas Megarezky |
| Alamat | : | Jl. Antang Raya No. 45, Antang, Manggala, Kota Makassar, Sulawesi Selatan |
| Lokasi Penelitian | : | Terlampir-, |
| Waktu Penelitian | : | 19 Juni 2025 - 19 Juli 2025 |
| Tujuan | : | Skripsi |
| Judul Penelitian | : | DAMPAK KEHADIRAN BAJAJ ONLINE TERHADAP PENGGUNA MODA TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI PADA MASYARAKAT PENGGUNA JASA TRANSPORTASI DI KECAMATAN MANGGALA KOTA MAKASSAR) |

Dalam melakukan kegiatan agar yang bersangkutan memenuhi ketentuan sebagai berikut:

a. Surat Keterangan Penelitian ini diterbitkan untuk kepentingan penelitian yang bersangkutan selama waktu yang sudah ditentukan dalam surat keterangan ini.
b. Tidak dibenarkan melakukan penelitian yang tidak sesuai / tidak ada kaitannya dengan judul dan tujuan kegiatan penelitian.
c. Melaporkan hasil penelitian kepada Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Makassar melalui email bidangekososbudkesbangpolmks@gmail.com.
d. Surat Keterangan Penelitian ini dicabut kembali apabila pemegangnya tidak menaati ketentuan tersebut diatas.



**Ditetapkan di Makassar**
**Pada tanggal: 26 Juni 2025**

Ditandatangani secara elektronik oleh
**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU KOTA MAKASSAR**

**H. MUHAMMAD MARIO SAID, S.IP., M.Si.**

Tembusan Kepada Yth:

Lampiran 10 : Surat Izin Penelitian di Kecamatan Manggala

PEMERINTAH KOTA MAKASSAR
**KECAMATAN MANGGALA**
Jalan Bitowa Raya Nomor 3, Makassar 90234
Telepon (0411) 493-542 Pos-el kec.manggala@gmail.com

Makassar, 07 Juli 2025

Nomor : 070/028/KMGL/VII/2025
Lampiran : -
Hal : Izin Penelitian

Yth.
**Lurah Tamangapa**

Menindaklanjuti surat Dinas Penanaman Modal Dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Nomor: 070 / 6042 / SKP / SB / DPMPTSP / 6 / 2025 Tanggal 26 Juni 2025, perihal izin survei, maka bersama ini disampaikan kepada Bapak / Ibu bahwa :

| | | |
|---|---|---|
| Nama | : | **FADILLAH AZIS** |
| Pekerjaan | : | Mahasiswa (S1) / Universitas Megarezky |
| NIM/Jurusan | : | C1D121009 / Pendidikan Sosiologi |
| Judul Penelitian | : | **"DAMPAK KEHADIRAN BAJAJ ONLINE TERHADAP PENGGUNA MODA TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI PADA MASYARAKAT PENGGUNA JASA TRANSPORTASI DI KECAMATAN MANGGALA KOTA MAKASSAR)"** |

Bermaksud mengadakan pada instansi / wilayah Bapak / Ibu, dalam rangka penyusunan **SKRIPSI**, yang akan dilaksanakan mulai tanggal **19 Juni s/d 19 Juli 2025.**

Demikian disampaikan kepada Saudara untuk dimaklumi dan selanjutnya yang bersangkutan melaporkan hasilnya kepada Camat Manggala Kota Makassar.

**A.n CAMAT MANGGALA**
**KASI PEMBERDAYAAN MASYARAKAT DAN KESEJAHTERAAN SOSIAL**

**HUSNA ALWI, S.T**
Pangkat : Penata TK.I
NIP. 19810708 201101 2 002

Tembusan :
1. Pertinggal

Lampiran 11 : Surat Izin Penelitian di Kelurahan Tamangapa

PEMERINTAH KOTA MAKASSAR
KECAMATAN MANGGALA
**KELURAHAN TAMANGAPA**
*Jl.Tamangapa Raya No 262 A Email : kelurahantamangapa01@gmail.com Makassar Kode Pos 90235*

Makassar, 9 Juli 2025

Nomor : 070/114 /TMP/VII/2025
Lampiran : -
Perihal : ***Izin Penelitian***

Yth. **Ketua RW dan RT**
di
Tempat

Dengan Hormat

Menindaklanjuti Surat Kecamtan Manggala Nomor 070/028/KMGL/VII/2025 tanggal 09 Juli 2025 maka bersama ini disampaikan kepada Bapak/Ibu yang tersebut di atas kiranya dapat membantu sesuai nama di bawah ini :

| | | |
|---|---|---|
| Nama | : | **Fadillah Azis** |
| NIM / Jurusan | : | C1D121009 / Pendidikan Sosiologi |
| Pekerjaan | : | Mahasiswa |
| Alamat | : | Jl. Rahmatullah |
| Judul | : | **Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi di Kecamatan Manggala kota Makassar )** |

Bermaksud mengadakan **Penelitian** pada wilayah kerja Bapak/Ibu, dalam rangka **Dalam Rangka Penyusunan Skripsi** yang akan dilaksanakan mulai tanggal **19 Juni 2025 sampai dengan 19 Juli 2025.**

Demikian Surat Keterangan ini dibuat untuk dipergunakan seperlunya.

**Lurah Tamangapa**

**PESAWATRO,S.ST**
Tingkat, Gol : Penata
NIP : 19920407 201503 1 005

Lampiran 12 : Surat Keterangan Selesai Meneliti

PEMERINTAH KOTA MAKASSAR
KECAMATAN MANGGALA
**KELURAHAN TAMANGAPA**
*Jl.Tamangapa Raya No 262 A Email : kelurahantamangapa01@gmail.com Makassar Kode Pos 90235*

**SURAT KETERANGAN SELESAI MENELITI**
NOMOR: 393 /TMP/VII/2025

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : PESAWATRO,S.ST
Jabatan : Lurah Tamangapa

Dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : **Fadillah Azis**
NIM : C1D121009
Jurusan : Pendidikan Sosiologi
Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Alamat : ....., RT .../RW ...
Judul : **Dampak Kehadiran Bajaj Online Terhadap Pengguna Moda Transportasi Konvensional (Studi Pada Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi di Kecamatan Manggala Kota Makassar)**
Pelaksanaan : 19 Juni 2025 sd 19 Juli 2025

Benar yang bersangkutan di atas telah melakukan penelitian di Kelurahan Tamangapa Kecamatan Manggala Kota Makassar, dalam rangka Penyusunan Skripsi sesual dengan Judul di atas.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 19 Juli 2025
**Lurah Tamangapa**

PESAWATRO,S.ST
Pangkat: Penata
NIP: 199204072015031005

.::PRINTED BY SIMLURAH::.

# RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama **Fadillah Azis, NIM (C1D121009)** lahir di Makassar, 07 Oktober 2003, Kecamatan Manggala, Kota Makassar, Sulawesi Selatan. Penulis merupakan anak ke enam dari enam bersaudara, buah hati dari Bapak **Abd Azis** dan Ibu **Marce Dg. Ngai.** Tahun 2009 penulis menyelesaikan pendidikan Taman Kanak-Kanak Asdani di Kecamatan Manggala Kota Makassar Sulawesi Selatan. Pada tahun 2015 penulis menyelesaikan pendidikan dasar di SD Inpres Tamangapa. Tahun 2018 penulis tamat di SMP Negeri 17 Makassar. Penulis melanjutkan jenjang pendidikan di SMA Negeri 10 Makassar dan tamat pada tahun 2021. Tahun 2021 penulis terdaftar pada Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Megarezky dan selesai pada tahun 2025.