

“Pangoje’ Seko”

**(Studi Etnografi Tukang ojek di Kecamatan Seko,
Kabupaten Luwu Utara)**



SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana
Pada Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu
Politik Universitas Hasanuddin**

Oleh :

Diman Alamzah

E51115307

**DEPARTEMEN ANTROPOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022**

HALAMAN PENGESAHAN

Judul : **“Pangoje’ Seko”** (Studi Etnografi Tukang Ojek di Kecamatan Seko,
Kabupaten Luwu Utara)

Nama : DIMAN ALAMZAH

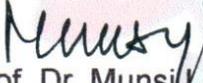
NIM : E511 15 307

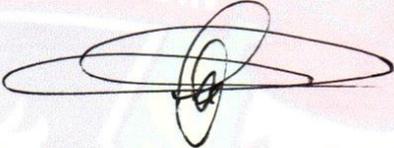
Jurusan : Antropologi

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Prof. Dr. Munsil Lampe, MA
NIP. 19611104 198702 1 001


Icha Musywirah Hamka, S. Sos. M. Si
NIP. 19890412 201404 2003

Ketua Departemen Antropologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin


Dr. Yahya, MA
NIP. 19621231 200012 1 001

HALAMAN PENERIMAAN

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Departemen Antropologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin, di Makassar pada hari Senin Tanggal 31 bulan Januari tahun 2022 dan memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata satu (S1).

Makassar, 31 Januari 2022

Panitia Ujian

Ketua : Prof. Dr. Mungsi Lampe, MA
NIP. 19561227 198612 1 001

(*Mungsi*)

Sekretaris : Icha Musywirah Hamka, S. Sos. M. Si
NIP. 19890412 201404 2003

(*Icha*)

Anggota : 1. Prof. Dr. H. Hamka Naping, MA
NIP. 19611104 198702 1 001

(*Hamka*)

2. Prof. Dr. Ansar Arifin, MS
NIP. 19611227 198811 1 002

(*Arifin*)

Mengetahui,

Ketua Departemen Antropologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin



(Signature)
Dr. Yahya, MA
NIP. 19621231 200012 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : DIMAN ALAMZAH

NIM : E511 15 307

Program Studi : ANTROPOLOGI

Jenjang : S1

Menyatakan bahwa, karya tulis yang berjudul **“Pangoje’ Seko”** (Studi Etnografi Tukang Ojek di Kecamatan Seko, Kabupaten Luwu Utara), adalah benar karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan karya tulisan orang lain.

Apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi yang berlaku.

Makassar, 31 Januari 2022



DIMAN ALAMZAH

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur penulis panjatkan atas berkat rahmat dan hidayah Allah SWT penyusunan skripsi dengan judul “*Pangoje’ Seko*” (Studi Etnografi Tukang Ojek di Kecamatan Seko, Kabupaten Luwu Utara) ini dapat diselesaikan dengan tepat waktu. Adapun penulisan skripsi ini diajukan sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana pada Departemen Antropologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari dalam menulis skripsi ini masih ada kekurangan dalam penulisan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan saran serta kritik yang membangun dari berbagai pihak, terwujudnya skripsi ini tidak terlepas dari partisipasi dan bantuan dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada :

1. Bapak dan Ibu, Agus Miltin dan Sumarni, selaku orang tua yang selalu memberikan do’a, dukungan, motivasi, dan nasehat hingga sampai saat ini penulis tetap ingin dan bersemangat dalam menyelesaikan Studi.
2. Kakak tercinta, Sulinda yang selalu memberikan motivasi dan nasehat – nasehat kepada penulis, agar dapat menyelesaikan studi.

3. Seluruh keluarga yang turut mendukung penulis, dalam menyelesaikan studi.
4. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, MA. Selaku rektor Universitas Hasanuddin.
5. Prof. Dr. Armin Arsyad, M.Si. Selaku dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin beserta Seluruh Staf dan pegawai Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
6. Dr. Yahya, MA. Selaku ketua Departemen Antropologi program studi S1 Universitas Hasanuddin.
7. Prof. Dr. Mungsi Lampe, MA. dan Icha Musywirah Hamka, S.Sos. M.Si. Selaku pembimbing I dan pembimbing II yang telah banyak memberikan arahan serta nasehat dalam proses penelitian yang dilakukan.
8. Prof. Dr. H. Hamka Naping, MA. Dan Prof. Dr. Ansar Arifin, MS. Selaku dosen penguji yang telah memberikan tanggapan dan masukan pada skripsi ini.
9. Seluruh Dosen Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin yang telah memberikan ilmu dan pengalaman dengan tulus dan ikhlas.
10. Seluruh Staf dan pegawai Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang selalu membantu penulis selama menyelesaikan studi.

11. Seluruh informan yang telah berpartisipasi dan meluangkan waktunya untuk memberikan informasi yang dibutuhkan oleh penulis, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
12. Bapak Rustam dan Ibu Nurbaya sekeluarga di Kecamatan Seko, Desa Padang Balua, selaku pemilik rumah selama penulis berada di lokasi penelitian, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
13. Sultan Ahmad selaku teman di Seko, yang meluangkan waktunya untuk membantu dan menemani penulis dalam pengambilan data selama di lokasi penelitian, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
14. Segenap Mahasiswa jurusan Antropologi Angkatan 2015 (JIWA) yang telah banyak mendukung dan memberikan bantuan selama penulis berkuliah di jurusan Antropologi FISIP UNHAS.
15. Kakak-kakak Alumni jurusan Antropologi FISIP UNHAS, terima kasih telah berbagi ilmu dan pengalaman kepada penulis.
16. Adik-adik mahasiswa jurusan Antropologi angkatan 2016, 2017, 2018 dan 2019.
17. Para anggota UKM KORPALA UNHAS dan teman-teman DIKDAS XXX yang telah memberikan pengalaman dan pelajaran kepada penulis.
18. Para kerabat HUMAN FISIP UNHAS, terima kasih atas kebersamaannya dan dukungan untuk penulis selama kuliah.
19. Para anggota KEMA FISIP UNHAS, terima kasih atas kebersamaannya dan dukungan untuk penulis selama kuliah.

20. Semua kawan penulis yang tidak bisa sebutkan satu persatu, terima kasih telah memberikan dukungan dan do'anya.

Seluruh pihak yang ikut membantu, baik secara langsung maupun tidak langsung, penulis hanya bisa berdoa, semoga Allah SWT membalas kebaikan-kebaikan mereka semua. Amin Ya rabbal Alamin.

Makassar, 31 Januari 2022

Diman Alamzah

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PENERIMAAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
ABSTRAK	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	8
BAB II	9
TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Transportasi Sebagai Sistem Teknologi	9
B. Ojek Sabagai Usaha Transportasi.....	13
C. Kebudayaan Sebagai Sistem Makna.....	15
D. Kebudayaan Sebagai Sistem Pengetahuan	17
E. Strategi Adaptasi.....	20
F. Penelitian Terkait	23
BAB III	28
METODE PENELITIAN	28
A. Tipe Penelitian	28
B. Penentuan Lokasi	28
C. Teknik Penentuan Informan	29
D. Teknik Pengumpulan Data	29
E. Teknik Analisis Data.....	31

F. Etika Penelitian	32
BAB IV	33
GAMBARAN UMUM	33
A. Kondisi Geografis dan Lingkungan Alam.....	33
B. Kondisi Penduduk di Tiga Kecamatan yang Berada pada Jalur.....	37
C. Mata Pencaharian	41
D. Sejarah <i>Pangoje' Seko</i>	46
E. Medan Jalur yang Dilalui <i>Pangoje' Seko</i>	47
BAB V	58
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	58
A. <i>Pangoje' Seko</i> dalam Memaknai Pekerjaannya	58
1. Peran <i>Pangoje'</i> bagi Masyarakat Seko.....	58
2. Pekerjaan Sampingan Tetapi Dapat Menghidupi Keluarga	62
3. Pekerjaan yang Beresiko Tetapi Menguntungkan	66
4. Membentuk Solidaritas Diantara <i>Pangoje' Seko</i>	70
B. Sistem Pengetahuan <i>Pangoje' Seko</i> Terkait dengan Pekerjaannya.	74
1. Kriteria Menjadi <i>Pangoje' Seko</i>	74
2. Melintasi Jalur Berdasarkan Musim.....	76
3. Transportasi yang Digunakan <i>Pangoje' Seko</i>	81
4. Alat dan Perlengkapan	98
C. Strategi <i>Pangoje' Seko</i> dalam Mengatasi Hambatan pada Pekerjaannya	109
1. Hambatan yang Sering Didapatkan <i>Pangoje' Seko</i>	109
2. Strategi <i>Pangoje' Seko</i> dalam Mengatasi Hambatan-Hambatannya.....	118
BAB VI	134
PENUTUP	134
A. Kesimpulan	134
B. Saran.....	135
DAFTAR PUSTAKA.....	137

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Luas Desa Jarak dan Ketinggian dari Permukaan Air Laut Di Kecamatan Seko Tahun 2020.....	35
Tabel 2. Jumlah Penduduk, Rumah Tangga, dan Jenis Kelamin Di Kecamatan Sabbang Tahun 2020.....	38
Tabel 3. Jumlah Penduduk, Rumah Tangga, dan Jenis Kelamin Di Kecamatan Rongkong Tahun 2020.....	39
Tabel 4. Jumlah Penduduk, Rumah Tangga, dan Jenis Kelamin Di Kecamatan Seko Tahun 2020.....	40
Tabel 5. Sarana Perdagangan Menurut Desa Di Kecamatan Seko Tahun 2020.....	42
Tabel 6. Jenis Permukaan Jalan Terluas Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Seko Tahun 2020.....	44
Tabel 7. Operasi angkutan umum yang melewati Di Kecamatan Seko Tahun 2020	45

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Wilayah Kecamatan Seko.....	34
Gambar 2. Peta Topografi Wilayah Kecamatan Seko.....	36
Gambar 3. Peta Topografi Jalur dari Sabbang Menuju ke Seko.....	48
Gambar 4. Tugu durian Lokasi <i>Entry Point</i> Menuju Seko	49
Gambar 5. Peta Topografi Jalur di Wilayah Sabbang	50
Gambar 6. Peta Topografi Jalur di Wilayah <i>Point A</i>	52
Gambar 7. Peta Topografi Jalur di Wilayah <i>Point B</i>	53
Gambar 8. Peta Topografi Jalur di Wilayah <i>Point C</i>	55
Gambar 9. Peta Topografi Jalur di Wilayah Seko.....	57
Gambar 10. <i>Pangoje'</i> lain ikut membantu memperbaiki sepeda motor salah satu <i>pangoje'</i> yang mengalami kerusakan	71
Gambar 11. <i>Pangoje'</i> lain menunggu <i>pangoje'</i> yang sepeda motornya rusak, sampai selesai diperbaiki	73
Gambar 12. Subraker yang dimodifikasi dengan menggunakan subraker mobil	85
Gambar 13. Knalpot yang digunakan pada sepeda motor.....	86
Gambar 14. Standar yang digunakan pada motor saat berhenti.....	87
Gambar 15. Posisi kendaraan saat sedang diperbaiki, karena tidak menggunakan standar motor.....	89
Gambar 16. Kap sepeda motor <i>pangoje'</i> yang dilepas	95
Gambar 17. Bentuk dudukan barang pada bagian belakang kendaraan.....	97
Gambar 18. Bentuk dudukan barang pada bagian depan kendaraan.....	98
Gambar 19. Cara <i>pangoje'</i> mengisi bahan bakar bensin pada sepeda motor.....	104

ABSTRAK

E51115307. DIMAN ALAMZAH. Pangoje' Seko (Studi Etnografi Tukang ojek di Kecamatan Seko, Kabupaten Luwu Utara). Dibimbing oleh Prof. Dr. Munsir Lampe, MA dan Icha Musywirah Hamka, S.Sos., M.Si

Penelitian ini mengkaji tentang aktivitas yang dilakukan *pangoje'* Seko sebagai usaha transportasi, yang meliputi, *pangoje'* memaknai pekerjaannya, sistem pengetahuan *pangoje'* terkait dengan pekerjaannya, serta strategi-strategi mengatasi hambatan-hambatan dalam pekerjaannya.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, dengan metode penulisan etnografi, adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan teknik observasi langsung dan wawancara mendalam atau *in depth interview*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa beratnya pekerjaan yang dilakukan, *pangoje'* memiliki alasannya tersendiri untuk tetap berjuang, bersabar, serta tetap bertahan melakukan aktivitasnya, hal ini berkaitan dengan cara *pangoje'* Seko memaknai pekerjaannya sendiri. *Pangoje'* Seko memiliki sistem-sistem pengetahuan yang berkaitan dengan pekerjaannya, untuk menunjang dalam melakukan aktivitasnya, pengetahuan tersebut harus dimiliki oleh setiap orang yang melakukan pekerjaan sebagai *pangoje'* seko dikarenakan mereka akan berhadapan langsung dengan medan yang menjadi tantangan utama dalam aktivitasnya.

Pangoje' seko melakukan aktivitas dalam penelitian ini tidaklah mudah, terdapat hambatan-hambatan yang dialami *pangoje'* seko dalam melakukan aktivitasnya, terkait hambatan yang dialami, dalam mengatasi hambatan tersebut sangat erat kaitannya dengan pengetahuan yang dimiliki *pangoje'* seko, sebab pengetahuan tersebut merujuk pada sistem-sistem dan strategi yang digunakan pada aktivitas yang dilakukan. Oleh karena itu pengetahuan yang dimiliki sangat berpengaruh terhadap aktivitas yang dilakukan para *pangoje'* seko agar perjalanan tetap lancar dan selamat sampai tujuan.

Kata Kunci : Tukang ojek, Pemaknaan, Pengetahuan, Strategi.

ABSTRACT

E51115307. DIMAN ALAMZAH. *Pangoje' Seko* (Ethnographic Study of Motorcycle Taxi Drivers in Seko Subdistrict, North Luwu Regency). Guided by Prof. Dr. Mungsi Lampe, MA and Icha Musywirah Hamka, S.Sos, M.Si

This study examined about the activities carried out by Pangoje' Seko as a transportation business, which includes, pangoje' means his work, pangoje' knowledge system related to his work, and strategies to overcome obstacles in his work.

This research uses qualitative research methods, with ethnographic writing methods, while data collection techniques carried out in this study use direct observation techniques and in-depth interviews.

The results showed that the weight of the work done, pangoje' has its own reasons for staying fighting, being patient, and staying put on its activities, this is related to the way pangoje' Seko interprets his own work. Pangoje' Seko has knowledge systems related to his work, to support in carrying out their activities, the knowledge must be possessed by everyone who does work as a pangoje' seko because they will come face to face with the terrain that is the main challenge in their activities.

Pangoje' seko doing activities in this study is not easy, there are obstacles experienced by pangoje' seko in carrying out their activities, related to the obstacles experienced, in overcoming these obstacles is very closely related to the knowledge possessed by pangoje' seko, because knowledge refers to the systems and strategies used in the activities carried out. Therefore, the knowledge possessed is very influential on the activities carried out by pangoje' seko so that the journey remains smooth and safe until the speed.

Keywords: Motorcycle Taxi Drivers, Meaning, Knowledge, Strategy

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sektor jasa memiliki peran yang sangat signifikan dalam perekonomian dunia. Murdiono melihat Kecenderungan perkembangan sektor jasa memiliki perbedaan dinegara maju dan negara berkembang. Di negara maju perkembangan sektor jasa didominasi oleh sektor-sektor yang membutuhkan ketrampilan dan teknologi tinggi, sementara dinegara berkembang relatif didominasi oleh sektor-sektor yang membutuhkan ketrampilan rendah. Salah satu sektor jasa yang cukup pesat perkembangannya adalah sektor jasa transportasi khususnya kendaraan umum (Putri dan Hisyam, 2014).

Salah satu komponen utama yang sangat berpengaruh dalam sistem kehidupan masyarakat, yaitu transportasi. Kinerja transportasi dapat mempengaruhi kondisi sosial demografis transportasi di wilayah tersebut. Andrianyah (2015) dalam pengantar bukunya yang berjudul Manajemen Transportasi dalam kajian dan teori menjelaskan Pentingnya peran transportasi dalam pembangunan negara, tampaknya masih diwarnai dengan karakteristik transportasi Indonesia yang dihadapkan pada kualitas pelayanan yang rendah, dan kuantitas atau cakupan pelayanan yang terbatas. Tidak bisa dipungkiri, pembangunan transportasi merupakan bagian penting dalam pembangunan ekonomi nasional. Namun pentingnya peran transportasi masih diwarnai dengan karakteristik transportasi

Indonesia yang dihadapkan pada kualitas pelayanan yang rendah, dan kuantitas atau cakupan pelayanan yang terbatas.

Peran dan Pentingnya Transportasi dalam Pembangunan Ekonomi (abdul Kadir, 2006:123-124) merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor. Namun yang urgen adalah peran dan pentingnya transportasi dalam kaitannya dengan aspek ekonomi dan sosial ekonomi pada negara dan masyarakat. Dalam hubungan ini, yang utama adalah: (a) tersedianya barang, (b) stabilisasi dan penyamaan harga, (c) penurunan harga, (d) meningkatnya nilai tanah, (e) terjadinya spesialisasi antar wilayah, (f) berkembangnya usaha skala besar, dan (g) terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk dalam kehidupan.

Andriansyah(2015:2) melihat transportasi sebagai salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang serta transportasi dapat meningkatkan aksesibilitas atau hubungan suatu daerah karena aksesibilitas sering dikaitkan dengan daerah. Untuk membangun suatu pedesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat terpisahkan dalam suatu program pembangunan. Kelangsungan proses produksi yang efisien, investasi dan perkembangan teknologi serta terciptanya pasar dan nilai selalu didukung oleh system transportasi yang baik. Transportasi faktor yang sangat penting dan strategis untuk

dikembangkan, diantaranya adalah untuk melayani angkutan barang dan manusia dari satu daerah ke daerah lainnya dan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan sektor lain untuk meningkatkan pembangunan nasional di Indonesia.

Ojek merupakan salah satu jenis transportasi darat yang banyak dan sering digunakan, karena memiliki beberapa kelebihan dibandingkan dengan angkutan lain, yaitu dapat lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota. Selain itu dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit dan sulit dilalui oleh mobil. Penggunaann ojek juga masih banyak dijumpai di daerah pedesaan, karenakan di daerah pedesaan kebanyakan kondisi jalannya masih setapak tanah atau pengerasan, sempit, dan biasanya bagian kiri kanannya jurang, sehingga tidak bisa di akses melalui angkutan umum roda empat, tetapi dapat di akses menggunakan kendaraan roda dua. *Pangoje'* merupakan istilah daerah yang di berikan oleh masyarakat khususnya bugis di artinya tukang ojek atau orang yang bekerja sebagai Ojek, sedangkan *mangoje'* diistilahkan dalam bahasa daerah sebagai aktivitas atau kegiatan yang dilakukan oleh tukang ojek.

Daerah pedesaan yang biasanya susah diakses menggunakan kendaraan roda empat, kebanyakan berada di dataran tinggi atau daerah pegunungan, dan salah satu pedesaan yang dimaksudkan Seko. Seko merupakan daerah terpencil yang terletak jauh dari kota dan daerah dataran tinggi yang terletak di wilayah Kabupaten Luwu Utara, Sulawesi

Selatan. Seko merupakan Kecamatan terluas dan terjauh dari sekian Kecamatan di Kabupaten Luwu Utara. Kecamatan Seko terdiri dari tiga wilayah besar, yakni Seko Padang, Seko Tengah dan Seko Lemo. Kondisi medan jalan di Seko terbilang ekstrim dimana sarana dan prasarana yang kurang memadai sehingga cenderung sulit untuk dilalui dengan kendaraan biasa.

Transportasi yang biasa digunakan untuk mencapai Seko dari Kecamatan Masamba, dapat ditempuh dengan menggunakan dua jalur transportasi, diantaranya jalur transportasi udara dengan menggunakan pesawat perintis, dan jalur transportasi darat yang menggunakan ojek atau mobil. Jika dibandingkan transportasi udara dan darat, jalur transportasi udara ini tentu saja lebih cepat dan lebih murah dibanding dengan jalur transportasi darat.

Walaupun demikian, pesawat masih memiliki banyak kendala di antaranya pesawat yang tersedia terbatas, sehingga jadwal penerbangan dan jumlah muatan yang dapat diangkut terbatas. Jika ingin menggunakan pesawat terbang, orang-orang harus membeli tiket jauh-jauh hari sebelum penerbangan, sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk bisa sampai di Seko. Untuk itu masyarakat lebih banyak terpaksa menggunakan jasa transportasi darat ketimbang dengan udara, dalam hal ini *pangoje*.

Untuk transportasi darat, masyarakat biasa menggunakan ojek, mobil biasa juga di gunakan masyarakat, tetapi sering terkendala dalam perjalanan terutama pada kondisi musim hujan, banyak mobil yang tidak

bisa tembus menuju Seko, untuk itu *pangoje* merupakan pilihan terbaik untuk saat ini dengan kondisi jalan yang telah dijelaskan sebelumnya. Kendaraan yang digunakan tukang ojek Seko merupakan motor khusus yang sudah dimodifikasi menyerupai motor trail, yang kuat dan tahan akan medan jalan yang licin dan berlumpur. Ojek di Seko ini terbilang ojek yang mahal, dikarenakan kondisi medan yang ekstrim dan jarak yang harus ditempuh untuk sampai ke Seko sekitar 126 km, dimana jalan yang dilalui berupa jalan tanah yang mendaki serta memiliki banyak rintangan seperti lebar jalan yang masih sempit dan kondisi tanah yang basah dan berlumpur sehingga cenderung sulit dilalui kendaraan biasa. Dengan perjalanan pada kondisi medan yang ekstrim, biasanya ditempuh dengan waktu 1 sampai 2 hari diperjalanan, tergantung pada kondisi cuaca.

Lamanya perjalanan yang ditempuh tergantung pada musim, di mana ketika musim hujan, perjalanan akan lebih lama dan lebih ekstrim lagi, dibanding ketika musim kemarau. Belum lagi ketika tukang ojek membawa barang, karena kebanyakan angkutan yang di bawa tukang ojek Seko lebih sering mengangkut barang. Mengangkut barang lebih susah dibandingkan mengangkut orang, dimana ketika tukang ojek mengangkut barang, jumlah beban yang di angkutnya berbeda dengan beban ketika mengangkut orang, Sehingga besar resiko kecelakaan yang akan didapat ketika jenis angkutannya adalah barang, justru *pangoje*' Seko lebih sering barang dibandingkan mengangkut orang.

Untuk menuju ke Seko, dapat diketahui bagaimana kondisi medan yang harus dilalui selama diperjalanan, dengan kondisi medan jalur yang ekstrim membuat si tukang ojek harus siap menerima konsekuensi dan resiko selama diperjalanan, dan bahkan siap mempertaruhkan nyawanya untuk bekerja sebagai *pangoje'* Seko. Kondisi inilah yang menyebabkan tarif transportasi menggunakan ojek, menjadi lebih mahal di bandingkan menggunakan pesawat. Dengan kisaran biaya sewa 700 ribu rupiah hingga 1 juta rupiah, tergantung pada kondisi cuaca, dan akan lebih mahal lagi ketika musim hujan.

Dari pemapran di atas, terbukti bahwa kehidupan para tukang ojek yang ada di Seko ini terbilang sangat berat dan ekstrim, yang kehidupannya berbeda dengan tukang ojek pada umumnya, dimana kondisi medan yang ekstrim serta banyaknya hambatan terkait sarana dan prasarana yang kurang memadai, tetap membuat masyarakat mau bekerja sebagai tukang ojek. Terlebih lagi, banyaknya kebutuhan yang harus dipenuhi membuat masyarakat akan lebih intens dalam menggunakan transportasi. Masyarakat memilih ojek sebagai sarana transportasi yang efektif digunakan untuk sarana transportasi dalam wilayah Kecamatan Seko, diasumsikan bahwa segenap pengalaman dari *pangoje* mereproduksi pemaknaan terhadap pekerjaannya yang berat, sistem pengetahuan terkait dengan pekerjaannya dimana lingkungan musim yang mengondisikan medan jalanan yang dilalui sehari-hari, pola-pola strategi yang kegiatannya diterapkan dalam mengatasi berbagai hambatan yang dihadapi, berdasarkan pada asumsi

tersebut saya tertarik meneliti kehidupan *pangoje* Seko, dalam rangka penulisan skripsi dengan judul ***Pangoje' Seko : (Studi Etnografi Tukang Ojek Di Kecamatan Seko, Kabupaten Luwu Utara)***, dengan memfokuskan penelitian ke *Pangoje' Seko* yang ada di Kabupaten Luwu Utara dalam memaknai pekerjaannya, pengetahuan yang dimiliki terkait dengan pekerjaannya, dan strategi mengatasi hambatan pada pekerjaannya.

B. Fokus Penelitian

Dalam rangka terarahnya dengan baik penelitian ini, lantas diajukan tiga pertanyaan yang saling terkait secara sistematis:

1. Bagaimana *pangoje' Seko* memaknai pekerjaannya ?
2. Bagaimana sistem pengetahuan yang dimiliki *pangoje' Seko* terkait dengan pekerjaannya ?
3. Bagaimana strategi *pangoje' Seko* dalam mengatasi hambatan pada pekerjaannya ?

C. Tujuan Penelitian

1. Menerangkan tentang *pangoje' Seko* dalam memaknai pekerjaannya.
2. Menguraikan sistem-sistem pengetahuan yang dimiliki *pangoje' Seko* terkait dengan pekerjaannya.
3. Menggambarkan strategi yang dilakukan *pangoje' Seko* dalam rangka mengatasi hambatan pada pekerjaannya.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara akademis, penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi terhadap perkembangan studi etnografi mengenai *pangoje'* Seko di Kabupaten Luwu Utara pada program studi antropologi fakultas ilmu sosial dan ilmu politik Universitas Hasanuddin.
2. Secara praktis, penelitian ini bisa menjadi bahan rekomendasi terkait pengelolaan usaha ojek, khususnya di Kabupaten Luwu Utara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi Sebagai Sistem Teknologi

Sistem teknologi merupakan salah satu bagian dari tujuh unsur-kebudayaan, Koentjaraningrat(2009) menguraikan ada delapan macam sistem peralatan dan unsur kebudayaan fisik yang dipakai oleh manusia yaitu: (1) Alat-alat produksi; (2) Alat membuat api; (3) Senjata; (4) Wadah; (5) Makanan; (6) Pakaian; (7) Tempat berlindung dan perumahan; dan (8) Alat-alat transportasi. Berdasarkan delapan sistem peralatan hidup dan unsur kebudayaan fisik diatas, penulis fokus ke *point* terakhir, yaitu alat-alat transportasi.

Manusia memiliki sifat selalu ingin bergerak dan berpindah tempat. Mobilitas manusia tersebut semakin lama semakin tinggi sehingga dibutuhkan alat transportasi yang bisa mencukupi kebutuhan untuk memudahkan manusia dan barang. Menurut fungsinya alat-alat transportasi yang terpenting adalah sepatu, binatang, alat seret, kereta beroda, rakit, dan perahu. Dahulu manusia sering menggunakan binatang sebagai alat transportasi dengan cara memuati binatang tersebut dengan barang atau dengan mngendarainya sendiri. Sebelum ditemukannya roda, alat transportasi masih banyak menggunakan alat seret dan kereta roda yang diikatkan pada hewan seperti pada alat angkut orang indian di Amerika. Penemuan roda menjadi dasar penemuan bermacam-macam mesin dan pesawat kompleks yang diciptakan manusia sekarang.

Bersamaan dengan berkembangnya kereta roda sebagai alat transportasi barang dan manusia, berkembanglah dalam kebudayaan manusia sistem jalan-jalan. Kereta beroda hanya dapat dipergunakan dengan efisien apabila tanah yang dijalaninya itu diratakan dan diperkuat. Pada delapan unsur kebudayaan fisik, kita harus ingat bahwa teknologi muncul dalam cara-cara manusia melaksanakan mata pencaharian hidupnya, dalam cara-cara ia mengorganisasi masyarakat, mengekspresikan rasa keindahan dan dalam memproduksi hasil-hasil keseniannya (koentjaraningrat, 2009:263-275).

Transportasi merupakan salah satu aspek penting dalam kehidupan manusia karena transportasi berkontribusi besar pada kehidupan dalam kaitannya dengan aktivitas manusia sehari-hari. Kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat lebih banyak dan semakin beragam jenisnya. Untuk menunjang aktivitas manusia, transportasi berperan penting dalam menunjang kebutuhan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya. Adanya transportasi memudahkan masyarakat untuk mendatangi berbagai daerah baik dalam jarak dekat maupun dalam jarak jauh.

Morlok (dalam Nurdiani dkk, 2019:72), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain. Untuk memudahkan objek-objek tersebut berpindah, terdapat 5 komponen utama dalam transportasi, yaitu manusia dan barang, kendaraan dan peti kemas, jalan, terminal, dan sistem pengoperasian. Kenyamanan dalam transportasi adalah tentang kualitas bagaimana menjangkau lokasi, jenis fasilitas dan layanan yang tersedia untuk

mencapai tujuan masyarakat luas, di antaranya akses menuju tempat kerja, perumahan yang terjangkau, pergi ke Sekolah, dan jalan-jalan.

Siregar (dalam Jusna, 2016) mengemukakan bahwa kegiatan pengangkutan dapat terlaksana jika terpenuhi hal-hal: (1) Ada barang atau jasa atau orang yang diangkut; (2) Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan; dan (3) Adanya jalan raya tempat melintasnya kendaraan angkutan. sedangkan Raharjo Adisasmita mengemukakan transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen yakni : tersedianya muatan yang diangkut, terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya, adanya jalan yang dapat dilaluinya dan tersedianya terminal. Fungsi transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan pengembangan ekonomi dalam suatu bangsa.

Nasution (dalam Jusna, 2016) mengemukakan bahwa transportasi bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Dalam hubungan tersebut, akan dikemukakan peranan transportasi dalam berbagai aktivitas manusia di tinjau dari tiga aspek yaitu: 1) Aspek ekonomi Transportasi adalah bagian dari suatu kegiatan perekonomian karena dengan transportasi yang lancar dan memadai maka hasil produksi, distribusi dari berbagai sektor ekonomi seperti pertanian, akan lebih mudah dan lancar untuk dipasarkan. Dengan kata lain alat transportasi merupakan jembatan yang mendekatkan sentra-sentra produksi dengan sentra konsumsi untuk meningkatkan, nilai guna dan nilai waktu suatu barang dan

jasa. (2) Aspek sosial budaya sebagai makhluk sosial, dalam memenuhi kebutuhan tertentu manusia memerlukan hubungan antar manusia yang satu dengan manusia yang lainnya yang tentu memerlukan alat transportasi yang murah, mudah, cepat dan menyenangkan, sehingga bisa saling berinteraksi. (3) Aspek politik transportasi akan mempermudah jaringan aparat pemerintah dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagai motifator pembangunan dalam berbagai aspek kehidupan terutama dalam bidang pertahanan, keamanan sehingga dapat melakukan mobilisasi agar bisa berjalan lancar.

Transportasi Darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat terdiri dari berbagai varian jenis alat transportasi dengan ciri khusus. Menurut Miro (dalam padensolang, 2015), Transportasi darat dapat di klasifikasikan menjadi: (1) Geografis Fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya. (2) Geografis Administratif, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi Desa, transportasi antar-kota dalam provinsi (AKDP), transportasi antar-kota antara-provinsi (AKAP) dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional).

Berdasarkan komponen prasarana transportasi terdiri dari dua kelompok, yaitu: (1) Jalan yang berupa jalur gerak seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, jalan udara, dan jalan khusus. (2) Terminal yang berupa

suatu tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang (Pandensolang, 2015).

Sistem teknologi menjadi salah satu bagian dari tujuh unsur kebudayaan, dari delapan sistem peralatan hidup dan unsur kebudayaan fisik yang dijelaskan Koentjaraningrat, penulis fokus pada transportasi, dimana transportasi merupakan teknologi berperan penting dalam menunjang aktivitas sehari-hari. Adanya transportasi memudahkan masyarakat untuk mendatangi berbagai daerah baik dalam jarak dekat maupun dalam jarak jauh, terkait kebutuhan perpindahan dari satu tempat ketempat lainnya.

B. Ojek Sebagai Usaha Transportasi

Ojek merupakan salah satu usaha transportasi umum yang tidak resmi di Indonesia, berupa sepeda motor. Ojek disewakan dengan cara membonceng penumpang, Dengan harga yang telah ditentukan tukang ojek. Latifah (2018:48) menjelaskan ojek merupakan sepeda atau sepeda motor yang diojekan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya untuk memperoleh nafkah. Ojek merupakan salah satu moda paratransit yang beroperasi di Indonesia. Istilah paratransit berlaku untuk kendaraan penumpang kecil yang beroperasi secara tidak resmi dengan menarik ongkos, dan melayani sejumlah tempat sebagai alternatif pelayanan angkutan bus biasa.

Badudu dan Zain (dalam Suryadi, 2012) ojek adalah sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum untuk diboncengi penumpang.

Tetapi Suryadi menganggap pengertian tentang ojek diatas kurang tepat. Karena, jauh sebelum sepeda motor, orang sudah mengenal ojek. Di mana ojek yang di maksud menggunakan sepeda.

Ojek dikatakan tidak resmi atau informal karena keberadaannya tidak di akui pemerintah dan tidak memiliki izin dalam pengoperasiannya. penentuan harga biasanya dilakukan dengan tawar menawar dengan supirnya dahulu sebelum sang supir mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpangnya. Ojek menjadi salah satu jenis pelayanan angkutan yang efektif karena dapat digunakan setiap waktu, wilayah pelayanan yang cukup luas dan biaya yang relative murah. Ojek juga menjadi angkutan utama bagi mereka yang tinggal dipinggir kota atau wilayah pedesaan yang belum terlayani trayek angkutan umum. Selain itu ojek juga berfungsi sebagai kendaraan pengumpan bagi kendaraan umum lainnya dan didukung ukurannya yang kecil dan sederhana ojek dapat mencapai daerah-daerah yang prasarana jalannya sulit ditempuh oleh jenis transportasi lain(Latifah, 2018: 49).

Ojek menjadi salah satu jenis pelayanan angkutan yang efektif karena dapat digunakan setiap waktu, bagi mereka yang tinggal dipinggir kota atau wilayah pedesaan, karena ojek dapat mencapai daerah-daerah yang prasarana jalannya sulit ditempuh oleh jenis transportasi lain. Salah satunya *pangoje'* Seko yang digunakan masyarakat sebagai transportasi keluar masuk di wilayah Kecamatan Seko.

C. Kebudayaan Sebagai Sistem Makna

Kebudayaan adalah sesuatu yang semiotik atau bersifat semiotis, yaitu hal-hal berhubungan dengan simbol yang tersedia di depan umum dan dikenal serta diberlakukan oleh masyarakat bersangkutan. Dalam pandangan Geertz (1992), berbagai fenomena yang terdapat dalam kehidupan sosial masyarakat dapat terungkap lewat berbagai makna kultural. Kebudayaan adalah pola-pola makna yang diwujudkan dan ditransmisikan secara terus menerus dalam bentuk simbolis. Simbol pada hakikatnya ada dua yaitu:

- 1) Simbol yang berasal dari alam yang terwujud melalui konsepsi-konsepsi dan struktur sosial,
- 2) Simbol yang berasal dari luar yang berwujud sebagai kenyataan-kenyataan sosial.

Lebih lanjut Geertz (1992) mengatakan bahwa simbol adalah sarana untuk menyimpan atau mengungkapkan makna-makna apakah itu berupa gagasan, sikap-sikap, pertimbangan-pertimbangan, hasrat-hasrat, atau kepercayaan-kepercayaan, serta abstraksi-abstraksi dari pengalaman tertentu dalam bentuk yang dapat dimengerti. Menurut Geertz bukan hanya sebuah pola perilaku yang menjadi suatu kebiasaan di masyarakat melainkan pola perilaku yang oleh masyarakat tersebut memiliki makna-makna tersendiri yang diyakini oleh para pelaku kebudayaan tersebut. Pada dasarnya Geertz mencoba menggali setiap makna di dalam sebuah pola perilaku yang disebut dengan kebudayaan.

Pada intinya Geertz (1973) mendefinisikan kebudayaan atas empat, yaitu kebudayaan sebagai : (1) suatu sistem keteraturan dari makna dan simbol-simbol bagi individu-individu mendefinisikan dunia mereka, mengekspresikan perasaan-perasaan mereka, dan membuat penilaian mereka; (2) suatu pola makna-makna yang ditransmisikan secara historis yang terkandung dalam bentuk-bentuk simbolik sebagai media manusia berkomunikasi, memantapkan, dan mengembangkan pengetahuan mereka mengenai dan bersikap terhadap kehidupan; (3) suatu peralatan simbolik untuk mengontrol perilaku, sumber-sumber ekstrasomatik dari informasi; dan (4) oleh karena kebudayaan adalah suatu sistem simbol, maka proses kebudayaan harus dipahami, diterjemahkan dan diinterpretasi.

Terkait dengan pekerjaan sebagai *pangoje'* Seko, dimana beratnya pekerjaan yang dilakukan, dengan kondisi jalan yang dihadapi dan memiliki banyak resiko, *pangoje'* tetap berjuang dan bersabar, tentunya memiliki beberapa alasannya tersendiri untuk tetap bertahan melakukan aktivitasnya, sehingga penting untuk diketahui bagaimana *pangoje'* memaknai pekerjaannya sendiri.

D. Kebudayaan Sebagai Sistem Pengetahuan

Keesing mendefinisikan budaya sebagai suatu sistem kognitif atau sistem pemikiran, dimana budaya mencakup sistem gagasan yang dimiliki bersama, sistem konsep aturan serta makna yang mendasari dan diungkapkan dalam tata cara kehidupan manusia, budaya yang didefinisikan seperti itu mengacu pada hal-hal yang dipelajari manusia, bukan hal-hal yang mereka kerjakan dan perbuat. Suatu kebudayaan merupakan sebuah sistem yang diturunkan secara sosial dari pola-pola kehidupan antara manusia dengan lingkungannya, Keesing memahami budaya sebagai sebuah sistem pengetahuan yang diajarkan atau diperoleh melalui proses kognitif atau dengan cara belajar (Keesing, 1989:68-69)

Menurut koenjaraningrat (2009) cabang-cabang pengetahuan pada sistem pengetahuan dalam suatu kebudayaan di bagi berdasarkan pokok perhatiannya. Dengan demikian tiap suku bangsa di dunia biasanya mempunyai pengetahuan tentang Alam sekitarnya, misalnya pengetahuan tentang pemetaan wilayah, pengetahuan tentang musim-musim, tentang sifat-sifat gejala alam, tentang binatang - binatang dan sebagainya. Pengetahuan tentang alam ini sering kali mendekati lapangan religi bilamana pengetahuan ini bersangkutan dengan masalah asal mula alam, penciptaan alam, asal mula gejala-gejala, asal mula gerhana dan sebagainya.

Pengetahuan tentang Alam flora dan fauna di daerah tempat tinggalnya merupakan pengetahuan dasar bagi kehidupan manusia dalam

masyarakat kecil, terutama yang mata pencaharian hidupnya bertani, dan beternak; Pengetahuan tentang bahan mentah dan benda-benda dalam lingkungannya, karena sistem teknologi dalam suatu kebudayaan sangat erat kaitannya dengan sistem pengetahuan tentang zat-zat, bahan-bahan mentah, dan benda-benda yang memungkinkan membuat dan menggunakan alat-alat dalam hidup. Tubuh manusia dimana lebih menekankan pada pengetahuan dalam penyembuhan yang banyak dilakukan oleh dukun dan tukang pijat, sehingga harus mempunyai pengetahuan luas tentang ciri-ciri tubuh manusia; Dan pengetahuan tentang sifat dan tingkah laku sesama manusia, dimana lebih menekankan pada sopan santun pergaulan, adat-istiadat, sistem norma, hukum adat dan sebagainya; Pengetahuan tentang ruang dan waktu dalam hal ini mengenai suatu sistem menghitung, mengukur, menimbang dan mengukur waktu dan sebagainya (Koentjaraningrat, 2009:291-293)

Parsudi Suparlan (dalam Tumuwe, 2018), mendefinisikan kebudayaan sebagai suatu sistem pengetahuan yang bersifat operasional, yaitu keseluruhan pengetahuan yang dipunyai oleh manusia sebagai makhluk sosial yang isinya adalah perangkat-perangkat model pengetahuan yang secara selektif dapat digunakan untuk memahami dan menginterpretasi lingkungan yang dihadapi dan untuk mendorong dan menciptakan tindakan-tindakan yang diperlukannya. Sebagai pengetahuan, kebudayaan adalah suatu satuan ide yang ada dalam kepala manusia dan bukan suatu gejala (yang terdiri atas kelakuan dan hasil

kelakuan manusia). Sebagai satuan ide, kebudayaan terdiri atas serangkaian nilai-nilai, norma-norma yang berisikan larangan-larangan untuk melakukan sesuatu tindakan dalam menghadapi suatu lingkungan sosial, kebudayaan dan alam serta berisi serangkaian konsep-konsep dan model-model pengetahuan mengenai berbagai tindakan dan tingkah laku yang seharusnya diwujudkan oleh pendukungnya dalam menghadapi suatu lingkungan sosial, kebudayaan dan alam. Jadi, nilai-nilai tersebut dalam penggunaannya bersifat selektif sesuai dengan lingkungan yang dihadapi oleh pendukungnya.

Sistem pengetahuan lokal adalah konsep-konsep mengenai segala sesuatu gejala yang dilihat, dirasakan, dialami ataupun yang dipikirkan, diformulasikan menurut pola dan cara berpikir suatu kelompok masyarakat. Sistem pengetahuan lokal berkenaan dengan aspek-aspek kehidupan masyarakat yang sangat luas. Ia bisa berkenaan dengan alam semesta, flora, fauna, benda-benda, aktivitas, maupun peristiwa-peristiwa yang pernah terjadi. Sistem pengetahuan lokal sangat terkait dengan lingkungan alam, sosial, maupun budaya di mana kelompok masyarakat itu hidup dan melakukan aktivitas-aktivitas utamanya dalam upaya mempertahankan hidup. Oleh karena itu, sistem pengetahuan lokal suatu kelompok masyarakat tidak mustahil akan berbeda dengan kelompok masyarakat lainnya. Dalam hal ini, sangat mungkin suatu fenomena yang sama, baik berupa benda, flora, fauna, maupun suatu peristiwa, akan diterjemahkan

atau ditafsirkan berbeda oleh suatu kelompok masyarakat dengan kelompok masyarakat lainnya (Rosyadi, 2014)

Menurut suparlan (dalam Rosyadi, 2014), setiap anggota masyarakat mempunyai pengetahuan mengenai kebudayaannya tersebut yang tidak sama dengan anggota-anggota lainnya, disebabkan oleh pengalaman dan proses belajar yang berbeda dan karena lingkungan-lingkungan yang mereka hadapi tidak selamanya sama.

Sesuai dengan apa yang dijelaskan di atas, kebudayaan merupakan suatu pengetahuan yang dimiliki, untuk memahami dan menginterpretasikan lingkungan yang dihadapi, sehingga membuat suatu tindakan dalam menghadapi lingkungan tersebut. Sama halnya dengan *pangoje'* Seko, tentunya memiliki beberapa pengetahuan-pengetahuan untuk menghadapi kondisi medan jalur yang dilalui, terkait dengan pekerjaannya memiliki banyak resiko dalam perjalanan, sehingga dengan adanya pengetahuan tentang apa-apa yang harus dilakukan, untuk mempermudah dan mengatasi permasalahan yang dihadapi dalam perjalanan.

E. Strategi Adaptif

Asumsi dasar adaptasi berkembang dari pemahaman yang bersifat evolusionari yang senantiasa melihat manusia selalu berupaya untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan alam sekitarnya, baik secara biologis maupun secara budaya. Proses adaptasi dalam evolusi melibatkan seleksi

genetik dan varian budaya yang dianggap sebagai jalan terbaik untuk menyelesaikan permasalahan lingkungan (dalam Mahmud, 2016).

Roy Ellen membagi tahapan adaptasi dalam 4 tipe. Antara lain adalah (1) tahapan phylogenetic yang bekerja melalui adaptasi genetik individu lewat seleksi alam, (2) modifikasi fisik dari phenotype/ciri-ciri fisik, (3) proses belajar, dan (4) modifikasi kultural. Modifikasi budaya bagi Ellen menjadi supreme atau yang teratas bagi homo sapiens, dimana adaptasi budaya dan transmisi informasi dikatakannya sebagai pemberi karakter spesifik yang dominan. Manusia dilahirkan dengan kapasitas untuk belajar seperangkat sosial dan kaidah-kaidah budaya yang tidak terbatas. Sehingga kemudian fokus perhatian adaptasi menurut Roy Ellen seharusnya dipusatkan pada proses belajar, dan modifikasi budayanya (dalam Mahmud, 2016: 56-57).

Adaptasi kultural proses bekerjanya dianggap lebih cepat karena ia dianggap bekerja melalui daya tahan hidup populasi dimana masing-masing komuniti mempunyai daya tahan yang berbeda berdasarkan perasaan akan resiko, respon kesadaran, dan kesempatan. Dalam antropologi ketika berbicara tentang adaptasi, akan memfokuskan diri kepada kelompok sosial, tidak dengan individual. Respon Adaptif dari perilaku dianggap mempunyai respon kecepatan yang tinggi dan secara khusus menyesuaikan diri dengan perubahan lingkungan. Dibandingkan proses adaptif yang bersifat genetik dan fisik, perilaku adalah respon yang dianggap paling cepat dari apa yang organisme dapat lakukan. Apabila

mengacu pada proses belajar, respon perilaku tersebut dianggap pula merupakan tingkatan adaptasi yang paling fleksibel.

Menurut Hardestry, ada 2 macam perilaku yang adaptif, yaitu perilaku yang bersifat idiosyncratic (cara-cara unik individu dalam mengatasi permasalahan lingkungan) dan adaptasi budaya yang bersifat dipolakan, dibagi rata sesama anggota kelompok, dan tradisi. Bagi hardestry, adaptasi dilihat sebagai suatu proses pengambilan ruang perubahan, dimana perubahan tersebut ada di dalam perilaku kultural yang bersifat teknologikal (technological), organisasional, dan ideological. Sifat-sifat kultural mempunyai koefisiensi seleksi seperti layaknya seleksi alam, sejak terdapat unsur variasi, perbedaan tingkat kematian dan kelahiran, dan sifat kultural yang bekerja melalui sistem biologi. Proses adaptif yang aktual sedapat mungkin merupakan kombinasi dari beberapa mekanisme biologis dan modifikasi budaya tersebut diatas. Sehingga adaptasi dapatlah disebut sebagai sebuah strategi aktif manusia (Hardestry, 238-240 dalam Mahmud, 2016).

Konsep adaptasi pada tingkat sosial individu kemudian menjadi perilaku adaptif, tindakan strategi dan sistensis dari keduanya yang disebut strategi adaptif. Perilaku adaptif merupakan term yang lebih umum dan mengacu pada bentuk perilaku yang menyesuaikan pada tujuan, pencapaian kepuasan, dan putusan. Tindakan strategi, dianggap lebih spesifik dan mengacu pada kepentingan khusus yang dipunyai sang aktor. Dalam tindakan strategi terdapat konsep yang meliputinya seperti

rasionalitas, maksimalisasi, orientasi pencapaian, Homo faber dll. Term ke-3, yaitu strategi adaptif, adalah komponen dari tindakan strategi atau tindakan spesifik dengan tingkatan prediksi keberhasilan, dimana diseleksi oleh individu dalam menentukan keputusannya (Hardestry, 271-272 dalam Mahmud, 2016).

Sesuai dengan penjelasan di atas, adanya upaya *pangoje'* dalam menyesuaikan diri terhadap lingkungan dan alam sekitarnya, untuk menyelesaikan permasalahan terkait dengan wilayah Seko yang merupakan daerah terpencil dimana kondisi jalan menuju Seko kurang memadai dengan jalan terjal dan berlumpur, *pangoje'* Seko sebagai sarana transportasi yang banyak digunakan masyarakat Seko untuk menuju ke Sabbang, tentunya memiliki cara tersendiri dalam mengatasi permasalahan terkait dengan medan jalur yang dilalui, seperti kendaraan yang digunakan dan adanya beberapa persiapan untuk dapat mengatasi permasalahan-permasalahan yang didapatkan dalam perjalanan.

F. Penelitian Terkait

Adapun beberapa penelitian yang menjadi acuan atau rujukan terkait dalam penelitian tentang tukang ojek. Irfan Rafi Pontoh (2018) dalam penelitiannya tentang analisis perilaku ojek konvensional terhadap keberadaan ojek online di bandar Lampung menunjukkan bahwa perilaku yang dihasilkan ojek konvensional terhadap keberadaan ojek online adalah perilaku penolakan perubahan. Hasil tersebut berdasarkan wawancara peneliti dengan informan bahwa 90% informan dalam penelitian ini

memiliki perilaku penolakan perubahan terhadap ojek online. 10% informan dalam penelitian ini memiliki keinginan bergabung, namun terdapat hambatan yaitu tidak dapat memenuhi persyaratan yang disediakan oleh perusahaan ojek online. Jika ojek konvensional tidak mengembangkan inovasi untuk terus berkembang mengikuti teknologi maka ojek konvensional tidak dapat menyaingi ojek online. Hal tersebut juga mengakibatkan beralihnya konsumen ojek konvensional terhadap ojek online yang mengakibatkan konflik antara ojek konvensional dengan ojek online.

Penelitian yang dilakukan Suryadi (2012), tentang Perilaku Tukang Ojek yang Berlalu lintas Di Wilayah Perumnas Antang, Makassar menunjukkan bahwa masyarakat di wilayah Perumnas Antang sangat beragam dalam aktivitas sehari-harinya dan turut diwarnai oleh aktivitas Tukang Ojek yang terbagi dalam dua kelompok atau pangkalan ojek, yakni Pangkalan Ojek Manggala dan Pangkalan Ojek Ujung Bori/Blok VIII., mulai dari alasan menjadi tukang ojek. Pemahaman yang dimiliki mengenai peraturan dalam berlalu lintas. dan persepsi yang ada di masyarakat terhadap perilaku berlalu lintas oleh tukang ojek. Ojek sebagai profesi dalam mencari kehidupan sehari-hari bagi sebagian kecil masyarakat tersebut, dilakukan dengan disiplin yang tinggi untuk menjaga kepercayaan masyarakat sebagai pengguna profesi atau ojek tersebut.

Penelitian yang dilakukan Tri Yulastin (2018), tentang Strategi Adaptasi Tukang Ojek Dalam Mempertahankan Kelangsungan Hidup di

Kecamatan Tampan. Dalam penelitiannya menemukan bahwa Strategi adaptasi tukang ojek di Kecamatan Tampan dalam memenuhi kebutuhan ekonomi keluarga, diantaranya: (1) adaptation, Subjek Penelitian dalam memenuhi kebutuhan hidupnya sebisa mungkin membiasakan diri dengan keterbatasan ekonomi saat ini. (2) goal Attainment, Subjek Penelitian memiliki motivasi tertentu dalam mengimbangkan kehidupan ekonomi yang serba berkecukupan, (3) Integration, Subjek penelitian mengandalkan hubungan dan solidaritas dengan sesama tukang ojek di pangkalan ojeknya. (4) Latency, subjek penelitian dalam upaya mempertahankan pelanggan mengupayakan terciptanya hubungan yang baik. Tri Yulastin juga mengkarakteristikan tukang ojek yang ada di Kecamatan Tampan berdasarkan: (1) Pengetahuan terhadap peraturan lalu lintas, menemukan bahwa tidak semua subjek penelitian mengetahui peraturan lalu lintas. (2) Keterampilan berkendara, Umumnya subjek penelitian terampil dalam mengoperasikan kendaraan ketika mengojek. (3) Perilaku dalam berlalu lintas, subjek penelitian dalam berlalu lintas tidak jarang melanggar peraturan lalu lintas disebabkan oleh keinginan penumpang yang ingin cepat sampai di tempat tujuan.

Afifudin Zuhdi (2018), meneliti tentang eksistensi ojek pangkalan di tengah adanya ojek online perspektif sosiologi ekonomi islam di purwokerto. Adapun hasil dari penelitiannya menunjukkan ojek pangkalan dalam bertahan di tengah adanya Go-Jek atau ojek online memiliki tujuan atau preferensi nilai. Diantaranya nilai ekonomi yaitu pendapatan menjadi

ojek pangkalan lebih pasti dari pada ojek online. Nilai solidaritas yaitu gotong royong dan saling membantu. Nilai tradisi yaitu tradisi negosiasi tarif antara penumpang dan ojek. Dengan adanya Go-Jek atau ojek online di Purwokerto berdampak ekonomi dan sosial yaitu menurunnya pendapatan ojek pangkalan dan rusaknya tatanan sosial yang terjadi di masyarakat. Pemerintah sebagai penengah diharapkan secepatnya memberikan regulasi antara ojek pangkalan dan Go-Jek atau ojek online agar ketegangan yang terjadi dapat dihilangkan tanpa merugikan kepentingan salah satu pihak.

Yolla Mutia Dewi (2018) meneliti mengenai Strategi Adaptasi Migran Ojek Konvensional Merespon Kehadiran Ojek Online di Kecamatan Bogor Barat. Adapun hasil dari penelitian dewi menunjukkan bahwa migrasi yang dilakukan memiliki faktor pendorong dari daerah asal dan faktor penarik dari daerah tujuan. Jika dilihat dari struktur nafkahnya, rumahtangga migran ojek konvensional ini masih berada di bawah garis kemiskinan. Strategi adaptasi yang dilakukan oleh rumah tangga migran berupa strategi adaptasi ekonomi, ekologi, dan sosial yang dibentuk dan dilakukan berdasarkan modal nafkah yang mereka miliki.

Berdasarkan penjelasan dari beberapa penelitian di atas terkait dengan transportasi dan tukang ojek, kebanyakan hasil penelitian berfokus ke objek penelitian tentang transportasi atau tukang ojek pangkalan (konvensional) dan ojek online dimana pengoperasiannya kebanyakan di daerah perkotaan dan memiliki sarana dan prasarana yang baik dalam

menunjang pekerjaannya sehingga masalah-masalah yang di hadapi berbeda-beda. Dalam penelitian ini peneliti ingin mengetahui serta menggambarkan aktivitas dan masalah-masalah yang dihadapi tukang ojek yang beroperasi di daerah pedesaan atau daerah terpencil yang terletak jauh dari kota dengan kondisi medan jalan yang ekstrime dimana sarana dan prasarana yang kurang memadai, walau demikian tetap membuat masyarakat mau bekerja sebagai tukang ojek.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang akan digunakan adalah deskriptif dengan menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menghasilkan data deskriptif tentang kehidupan masyarakat, sejarah, perilaku, aktivitas sosial dan sebagainya. Penelitian ini bersifat kualitatif dengan metode penulisan etnografi, yang bertujuan menjelaskan dan mendeskripsikan tentang *pangoje'* Seko memaknai pekerjaannya, sistem pengetahuan yang dimiliki *pangoje'* Seko terkait dengan pekerjaannya, serta strategi *pangoje'* Seko dalam mengatasi hambatan–hambatan dalam pekerjaannya, sehingga dibutuhkan beberapa teknik pengumpulan data, agar penelitian yang dilakukan dapat memperoleh data yang penulis butuhkan.

B. Penentuan Lokasi

Faktor utama lokasi penelitian ini dilakukan di Kecamatan Seko, Kabupaten Luwu Utara, Provinsi Sulawesi Selatan, karena Seko merupakan salah satu daerah terpencil yang terbilang sulit untuk dijangkau, di mana masih banyak kendala-kendala terkait dengan transportasi yang digunakan untuk menuju ke Seko, seperti akses jalan yang masih buruk dan ekstrim untuk dilalui, sehingga lokasi tersebut menjadi menarik untuk dijadikan lokasi penelitian yang berfokus pada transportasi darat yang digunakan untuk menuju ke Seko.

C. Teknik Penentuan Informan

Pada penelitian, penentuan informan dilakukan dengan cara *purposive*, yaitu informan dipilih berdasarkan kriteria yang telah ditentukan peneliti sesuai fokus dengan penelitian yang akan dilakukan, sehingga data yang diperoleh lebih representatif. Pada tahap ini, peneliti menentukan secara sengaja informan yang akan diteliti, dengan kriteria-kriteria sebagai berikut. Orang-orang yang bekerja sebagai *pangoje'* Seko, dimana orang-orang tersebut menjadikan tukang ojek sebagai mata pencaharian, serta sudah bekerja sebagai *pangoje'* Seko minimal 4 tahun. Semakin lama *pangoje'* dalam *mangoje'*, semakin baik untuk diwawancarai dikarenakan pengalaman yang begitu banyak, tetapi perlu juga adanya *pangoje'* yang masih muda dan belum lama *mangoje'*, hal ini bertujuan untuk memberikan pandangan, tanggapan dan pengalamannya sendiri tentang *pangoje'* Seko. Penetapan kriteria pada informan dilakukan agar penelitian tersebut dapat memperoleh data sesuai dengan yang diinginkan oleh peneliti.

D. Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini diperlukan beberapa teknik pengumpulan data, agar peneliti dapat memperoleh data yang akurat serta berkaitan dengan topik penelitian. Adapun beberapa teknik pengumpulan data dalam seluruh tahapan penelitian ialah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan dengan menggunakan panca indera guna untuk memperoleh informasi yang benar terkait dengan fokus penelitian.