

SOLIDARITAS 'KOMUNITAS' GRAB BIKE DI KOTA MAKASSAR



SKRIPSI

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

Oleh :

MUHAMMAD ARDAN

E511 15 006

DEPARTEMEN ANTROPOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

2022

**LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI
"SOLIDARITAS 'KOMUNITAS' GRAB BIKE DI KOTA MAKASSAR"**

Disusun dan diajukan oleh

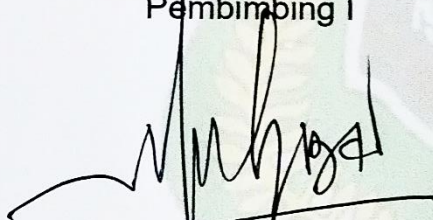
MUHAMMAD ARDAN

E51115006

Telah dipertahankan di hadapan panitia ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian studi Program Sarjana Departemen Antropologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin pada tanggal 25 Juli 2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan.

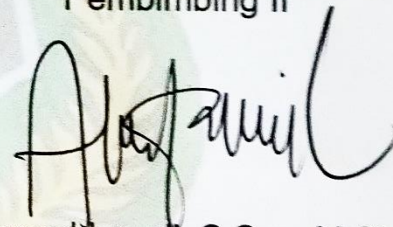
Menyetujui,

Pembimbing I



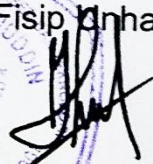
Dr. Muh. Basir Said, MA
NIP. 19620624 198702 1 002

Pembimbing II



Ahmad Ismail, S.Sos, M.Si
NIP. 19870620 202107 3 001

Ketua Departemen Antropologi
Fisip Unhas



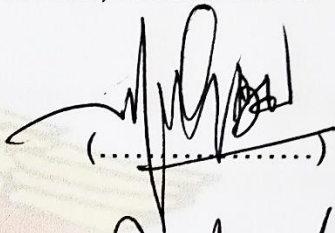
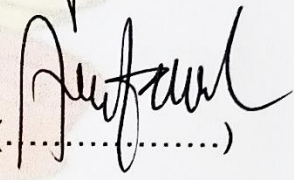

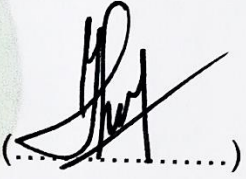
Dr. Yahya, MA
NIP. 19621231 200012 1 001

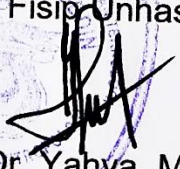
HALAMAN PENERIMAAN

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Departemen Antropologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin, di Makassar pada hari Senin Tanggal 25 Bulan Juli Tahun 2022 dan memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana (S1).

Makassar, 25 Juli 2022

Panitia Ujian

Ketua	<u>Dr. Muh. Basir Said, MA</u> NIP. 19620624 198702 1 002	 (.....)
Sekretaris	<u>Ahmad Ismail, S.Sos, M.Si</u> NIP. 19870620 202107 3 001	 (.....)
Anggota	1. <u>Prof. Dr. H. Pawennari Hijang, MA</u> NIP. 19591231 198609 1 002	 (.....)
	2. <u>Dr. Yahya, MA</u> NIP. 19621231 200012 1 001	 (.....)

Mengetahui,
Ketua Departemen Antropologi
Fisip Unhas

Dr. Yahya, MA
NIP. 19621231 200012 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda dibawah ini :

Nama : Muhammad Ardan
NIM : E51115006
Program Studi : Antropologi
Departemen : Antropologi
Jenjang : Strata satu (S1)

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulis yang berjudul :

“SOLIDARITAS ‘KOMUNITAS’ GRAB BIKE DI KOTA MAKASSAR”

Adalah karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan pengambil alihan tulisan orang lain. Skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 25 Juli 2022



Muhammad Ardan

KATA PENGANTAR

Di atas segalanya, rasa syukur teragung saya tujukan kepada Maha Kuasa, Allah SWT, yang telah memberi kesehatan, kekuatan, dan inspirasi sehingga skripsi ini dapat dirampungkan. Semoga kehadiran skripsi ini berkontribusi positif bagi antropologi dan masyarakat. Skripsi yang berjudul **“Solidaritas ‘Komunitas’ Grab Bike di Kota Makassar”** merupakan penelitian yang dilakukan untuk mengetahui solidaritas yang ada dalam kelompok masyarakat yang hidup di perkotaan, yaitu komunitas grab bike.

Pekerjaan sebagai driver ojek online seringkali dipandang sebelah mata dan dirasa kurang memiliki resiko pekerjaan yang besar. Namun, hal ini tidak seperti yang orang bilang bekerja sebagai driver ojek online juga memiliki resiko pekerjaan tersendiri. Orang-orang yang bekerja dibidang ini dan bersungguh-sungguh dalam bekerja dibidang ini berusaha saling membantu satu sama lain agar pekerjaan ini dapat memenuhi kebutuhan ekonomi mereka dan juga saling menjaga keselamatan satu sama lain.

Penyusunan skripsi ini tentu melibatkan banyak pihak agar dapat selesai. Rintangan yang dihadapi oleh penulis dapat diatasi berkat bantuan, arahan, bimbingan dan sumbangsih pemikiran dari berbagai pihak. Rasa terima kasih terbesar diberikan kepada alm. Arafah Yunus dan Hadria L. serta Nurul Ardiyanti dan Ardillah Fattah yang telah memberikan dukungan moral dan materi. Selain itu, penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih kepada kepada :

1. Informan yang telah meluangkan waktu dan berbagi informasi terkait skripsi ini
2. Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc selaku Rektor Universitas Hasanuddin
3. Dr. Phil. Sukri, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddi

4. Dr. Yahya, MA selaku Ketua Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddi
5. Dr. Muh. Basir Said, MA dan Ahmad Ismail, S.Sos, M.Si selaku Pembimbing I dan Pembimbing II yang telah memberikan arahan serta nasihat selama penelitian dilakukan
6. Prof. Dr. H. Pawennari Hijjang, MA dan Dr. Yahya, MA selaku penguji yang telah memberikan tanggapan dan masukan yang membangun pada skripsi ini
7. Dosen pengajar Departemen Antropologi Universitas Hasanuddin Prof. Dr. Munsir Lampe, Ma., Prof. Dr. Pawennari Hijjang, MA., Nurul Ilmi Idrus, Ph.D., Prof. Dr. Mahmud Tang, MA., (Alm.) Prof. Dr. M. Yamin Sani, MS., Prof. Hamka Naping, MA., Prof. Dr. Supriadi Hamdat, MA., Prof. Dr. Ansar Arifin, MS, Dr. Yahya, MA, Dr, Muh. Basir Said, MA, Dr. Tasrifin Tahara, M.Si, Dr. Safriadi, M.Si., Dra. Nurhadelia Fadeli Luran, M.Si., Muhammad Neil M.Si, Ahmad Ismail, S.Sos.,M.Si., Icha Musywirah Hamka, S.Sos, M.Si., Hardiyanti Munsir, S.Sos, M.Si, dan Jayana Suryana Kembara, S.Sos.,M.Si yang telah berbagi ilmu dan pengalaman selama belajar di Universitas Hasanuddin
8. Tenaga pegawai kependidikan Departemen Antropologi Unhas M. Idris,S.Sos., Muh. Yunus dan Damaris Siampa, S.Sos. yang selalu membantu dalam proses kelengkapan berkas penelitian dan penyelesaian studi
9. Teman kuliah E51115 (JIWA 2015) di Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin yang menjadi sahabat bahkan keluarga selama saya di Makassar.
10. Kerabat HUMAN FISIP Unhas yang sempat saya temui dan berdiskusi di kampus mulai angkatan 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2016, 2017,

2018, 2019 dan 2020 serta 2021 yang selalu memberikan dukungan agar dapat menyelesaikan studi.

11. Teman-teman di Kema Fisip Unhas, Erik dan Galang waktu jadi Presidium BEM

Makassar, 25 Juli 2022

Muhammad Ardan

Daftar isi

Lembar Pengesahan	i
Halaman Penerimaan	ii
Pernyataan Keaslian	iii
Kata Pengantar	iv
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel	ix
Daftar Gambar	x
Abstrak	xi
Abstract	xii
BAB I	
PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	11
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
BAB II	
TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Konseptual	12
1. Solidaritas organik dan mekanik	12
2. Komunitas	17
B. Penelitian Sebelumnya	22
BAB III	
METODE PENELITIAN	
A. Pendekatan Penelitian	26
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	27

C.	Informan Penelitian.....	27
D.	Teknik Pengumpulan Data	29
E.	Penelusuran Data Sekunder dan Dokumen Terkait.....	30
F.	Teknik Analisis Data	31
G.	Etika Penelitian.....	32
H.	Refleksi Penelitian	32
BAB IV		
GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN		
A.	Transportasi Online di Kota Makassar.....	34
B.	PT. Grab Indonesia.....	38
C.	Visi dan Misi PT Grab Indonesia.....	43
BAB V		
PEMBAHASAN		
A.	Mekanisme pembentukan solidaritas komunitas Grab Bike.....	46
1.	Perekrutan anggota	57
2.	Penanaman Nilai Solidaritas.....	61
B.	Bentuk – bentuk Solidaritas Komunitas Grab Bike	65
C.	Analisis Solidaritas Organic dan Mekanik pada Komunitas Grabbike	89
BAB VI		
PENUTUP		
1.	Kesimpulan.....	95
2.	Saran.....	97
DAFTAR PUSTAKA		99

Daftar tabel

Tabel II. 1.....	16
Tabel III.1.....	28

Daftar Gambar

Gambar V.1.....	68
Gambar V.2.....	83

ABSTRAK

E51115006. Muhammad Ardan. "Solidaritas Komunitas Grabbike di Kota Makassar (Dibimbing oleh Dr. Muh. Basir Said, MA dan Ahmad Ismail, S.Sos, M.Si)

Penelitian ini mengenai solidaritas komunitas Grabbike di Kota Makassar. Tujuan penelitian ini ada tiga, yakni (1) Menjelaskan mekanisme pembentukan solidaritas pada komunitas grab bike di kota Makassar, (2) Menjelaskan bentuk-bentuk solidaritas pada komunitas grab bike di kota Makassar, dan (3) Menjelaskan fenomena komunitas GrabBike dalam konsep solidaritas mekanik dan organik. Penelitian menggunakan metode etnografi dengan teknik pengumpulan data, yaitu observasi, wawancara, penelusuran data sekunder dan dokumen terkait. Hasil penelitian menemukan bahwa komunitas Grabbike dibentuk pada tahun 2017. Konflik antara ojek online dan penyedia jasa transportasi konvensional menjadi pemicu terbentuknya komunitas Grabbike di Kota Makassar. Mekanisme pembentukan solidaritas pada komunitas Grabbike dimulai dari perekrutan anggota, tapi perekrutan tidak dilakukan dengan membuka pendaftaran melainkan driver Grabbike sendiri yang memutuskan untuk masuk kedalam komunitas Grabbike. dilanjutkan dengan penanaman nilai. Adapun nilai yang dinamakan ialah komitmen untuk berkomunitas. Bentuk-bentuk solidaritas dari komunitas Grabbike, yakni (1) musyawarah (Kopi darat), (2) iuran bersama, (3) saling membantu, (4) struktur komunitas, dan (5) identitas komunitas. Solidaritas yang dimiliki komunitas Grabbike cenderung ke arah solidaritas mekanik walaupun komunitas Grabbike muncul di daerah perkotaan dan menerapkan pembagian kerja dalam bentuk struktur komunitas tapi praktik-praktik yang dilakukan mengarah ke solidaritas mekanik, yaitu pemikiran kolektif dan tindakan-tindakan yang menggerakkan seluruh lapisan masyarakat.

Kata kunci : *solidaritas, komunitas, Grabbike*

ABSTRACT

E51115006. Muhammad Ardan. "Solidarity of Grabbike Community in Makassar City (Guided by Dr. Muh. Basir Said, MA and Ahmad Ismail, S.Sos, M.Si)

This research is about the solidarity of the Grabbike community in Makassar City. The purpose of this study is threefold, namely (1) Explaining the mechanism for forming solidarity in the grab bike community in Makassar city, (2) Explaining the forms of solidarity in the grab bike community in Makassar city, and (3) Explaining the phenomenon of the GrabBike community in the concept of mechanical and organic solidarity. The research uses ethnographic methods with data collection techniques, namely observation, interviews, tracing secondary data and related documents. The results of the study found that the Grabbike community was formed in 2017. The conflict between online motorcycle taxis and conventional transportation service providers triggered the formation of the Grabbike community in Makassar City. The mechanism for forming solidarity in the Grabbike community starts from recruiting members, but recruitment is not done by opening registration but grabbike drivers themselves decide to enter the Grabbike community. continued with the cultivation of values. The value that is mandated is a commitment to community. The forms of solidarity of the Grabbike community, namely (1) deliberation (Ground coffee), (2) joint contributions, (3) mutual assistance, (4) community structure, and (5) community identity. The solidarity of the Grabbike community tends towards mechanical solidarity even though the Grabbike community appears in urban areas and applies the division of labor in the form of a community structure but the practices carried out lead to mechanical solidarity, that is, collective thinking and actions that move all levels of society.

Keywords : *solidarity, community, Grabbike*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia pada hakikatnya memiliki dua kepentingan, yaitu kepentingan individu dan kepentingan bersama. Kepentingan individu didasarkan manusia sebagai makhluk individu, karena pribadi manusia yang ingin memenuhi kebutuhan pribadi. Kepentingan bersama didasarkan manusia sebagai makhluk sosial yang ingin memenuhi kebutuhan bersama. Manusia sebagai makhluk sosial, hendaknya mendahulukan kepentingan yang sifatnya kolektif daripada kepentingan individual. Namun, faktanya masih terdapat dalam suatu masyarakat yang bersifat individual dengan memilih pekerjaannya daripada menyalurkan bantuan untuk kepentingan bersama.

Telah menjadi kodrat bahwa manusia sebagai makhluk sosial membutuhkan orang lain dalam menjalani kehidupan. Manusia adalah bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat. Individu-individu tidak dapat bertahan hidup dalam keterpencilan dari manusia yang lain, manusia senantiasa membutuhkan satu sama lain untuk kelangsungan dan mempertahankan eksistensi hidup sebagai manusia. Saling membutuhkan satu sama lain melahirkan ketergantungan yang pada akhirnya mendatangkan sebuah bentuk kerja sama yang akan

berlangsung dalam rentang waktu yang tak terbatas. Menurut Koentjaraningrat (2009 : 110) manusia adalah jenis makhluk yang juga hidup dalam kelompok. Makhluk lain seperti gajah yang merupakan makhluk terbesar di darat sampai pada semut juga hidup berkelompok. Namun, berbeda dengan manusia yang mana kelompok- kelompok yang dibentuk bukan hanya atas dasar alamiah tapi juga atas dasar keinginan. Manusia akan mencari manusia lainnya yang memiliki pemikiran yang sama dan pada akhirnya akan membentuk kelompok. Kelompok manusia juga sangatlah kompleks dengan berbagai tugas dan peran yang harus dijalankan.

Maslow (dalam Faturahman 2018 : 8) mengemukakan 5 macam kebutuhan dasar manusia, yaitu kebutuhan fisiologis, kebutuhan rasa aman, kebutuhan untuk diterima, kebutuhan dihargai, dan kebutuhan aktualisasi diri. Segala kebutuhan manusia perlu untuk dipenuhi dan salah satu caranya adalah dengan membentuk kelompok atau bergabung dengan suatu kelompok. Selain untuk memenuhi kebutuhan dasar, manusia membentuk kelompok untuk saling berkomunikasi dan berinteraksi dengan manusia lainnya. Tentunya manusia mempunyai setiap alasan mengapa mereka membentuk atau bergabung dengan suatu kelompok.

Bentuk-bentuk dari setiap kelompok manusia berbeda-beda. perbedaan ini ada karena manusia perlu memenuhi segala hal dasar

dalam dirinya. Manusia juga bisa menjadi anggota lebih dari satu kelompok. Sekarang, kelompok-kelompok besar yang terdiri dari banyak manusia dan memiliki kesatuan yang erat disebut Negara-negara nasional (Koentjaraningrat,2009 : 113). Untuk kelompok-kelompok yang lebih kecil disebut kota dan desa. Lebih kecil lagi disebut komunitas, golongan sosial dan lain-lain.

Setiap kelompok manusia memiliki aturan-aturan, pola-pola interaksi, syarat-syarat, dan tujuan. Segala hal dalam suatu kelompok diatur oleh anggota kelompok itu. Aturan-aturan membatasi segala hal yang bisa jadi menghancurkan kelompok itu. Pola-pola interaksi yang dibangun menjadi cara setiap anggota berinteraksi satu sama lain sesama anggota kelompok. Syarat-syarat membatasi jumlah anggota dan kebutuhan kelompok akan anggota yang diharapkan. Dan tujuan menjadi hal yang ingin dicapai dari setiap anggota dari suatu kelompok. Seluruh hal ini pada akhirnya akan membentuk suatu kesatuan manusia yang erat dan kuat yang biasa kita katakan memiliki rasa solidaritas yang tinggi.

Manusia senantiasa berinteraksi dengan manusia yang lain sehingga dengan sendirinya manusia telah terlibat dalam kelompok. Didalam kelompok inilah proses sosialisasi berlangsung dan manusia belajar untuk menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Dalam berbagai kelompok sosial dimana manusia menjadi anggota-anggotanya, setiap anggotanya saling berinteraksi antara satu dengan yang lain baik melalui

kontak langsung maupun secara tidak langsung. Proses interaksi ini sangat penting untuk mencapai tujuan bersama. Dalam kelompok harus muncul kesadaran kolektif sebagai anggota kelompok sehingga antara sesama anggota kelompok tumbuh perasaan-perasaan atas dasar kesamaan sehingga dapat tercipta rasa solidaritas sosial dan bisa mencapai tujuan bersama dalam organisasi.

Kini dimasyarakat telah banyak muncul kelompok-kelompok kecil. Bahkan dalam satu daerah seperti kota dan desa. Jumlah dari kelompok-kelompok kecil yang dibentuk masyarakat bisa sangat banyak. Namun di kota jumlah kelompok-kelompok kecil biasanya lebih besar daripada di desa (Koentjaraningrat, 2009 : 114). Untuk di kota, kelompok-kelompok yang saat ini banyak bermunculan adalah kesatuan dari para ojek online.

Di Indonesia, kota-kota besarnya kini banyak bermunculan kelompok-kelompok ojek online. Kelompok-kelompok ojek online kini menjamur disetiap sudut-sudut kota, tempat dimana mereka berkumpul. Berbeda dengan ojek konvensional yang harus menunggu penumpang datang ke pangkalan. Ojek online yang juga memiliki pangkalan atau tempat berkumpul dan ojek online yang tidak tergabung didalamnya hanya perlu mengaktifkan aplikasi mereka dan menunggu pesanan. Kontroversi yang muncul akibat munculnya kelompok ini juga banyak terjadi. Mulai dari segi ekonomi sampai pada perubahan pola konsumsi pada masyarakat. Membuat kehadiran kelompok ini sangat menarik

dibanding kelompok- kelompok lain.

Penelitian-penelitian tentang ojek online tentu saja telah banyak dilakukan. Beberapa diantaranya membahas persaingan antara ojek online dan ojek konvensional, seperti yang dilakukan oleh Ahsani Amalia Anwar (2017) yang diterbitkan oleh jurnal ETNOSIA tentang peralihan minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi sehingga menimbulkan konflik diantara pengemudi jasa transportasi online dan konvensional di Kota Makassar, memberikan kita gambaran bahwa masyarakat melihat keuntungan yang lebih banyak jika menggunakan transportasi online dibandingkan transportasi konvensional. Beda halnya dari Fajriani (2018) yang sama-sama diterbitkan oleh jurnal ETNOSIA tentang cara menjalankan transportasi fiktif dalam GrabCar, dari itu kita tahu bahwa ada cara curang yang digunakan oleh pengemudi transportasi online untuk mencari keuntungan sendiri. Banyak juga yang membahas tentang penggunaan alat telekomunikasi dalam mengakses ojek online, seperti Fania Darma Amajida (2016) yang membahas tentang penggunaan teknologi aplikasi android dalam mengatasi risiko permasalahan di Kota Jakarta, pengguna jasa transportasi online menganggap ojek online sebagai solusi mereka dalam mengatasi permasalahan di kota besar seperti Jakarta karena memberikan berbagai kemudahan. Penelitian tentang tingkat kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi online yang terkhusus pada konsumen Go-Jek di Kota

Surabaya telah dilakukan oleh Nafisa Choirul Mar'ati dan Tri Sudarwanto (2016). Ada beberapa macam ojek online yang hadir di Indonesia yang sering digunakan masyarakat Indonesia, yaitu Uber, Go-Jek dan Grab. Tapi, Ojek online yang sering kita lihat promosi iklannya di TV dan Youtube adalah Grab. Hal itu dikarenakan Grab merupakan perusahaan yang cukup besar di Asia Tenggara.

Grab pada awalnya dikenal dengan sebutan Grabtaxi dan saat itu masih berada di Singapura dan kemudian tersebar ke beberapa Negara di Asia tenggara, seperti Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam, dan Kamboja (Fajriani, 2018 : 96). Grab merupakan perusahaan dengan tingkatan yang sudah decacorn yang sudah memiliki valuasi perusahaan US \$ 10 Miliar yang 10 x lipat lebih besar dari unicorn pertama di Asia Tenggara (Wikipedia Grab Aplikasi). Grab juga sudah Hadir di hampir seluruh kabupaten/Kota yang Ada di Indonesia. Setelah masuk ke Indonesia, Grab kemudian menyebar ke seluruh kota-kota besar yang ada di Indonesia, salah satunya Kota Makassar. Kota Makassar menjadi Kota pertama di Sulawesi Selatan yang menerapkan penggunaan jasa transportasi online, seperti Grab, Go-jek dan Uber. Namun, Grab dan Go- jek jauh lebih banyak digunakan di Kota Makassar dibandingkan Uber (Anwar, 2017 : 221).

Aplikasi online seperti grab merupakan salah satu penemuan inovatif yang berdampak positif terhadap pemenuhan kebutuhan manusia

akan transportasi (Fajriani, 2018 : 97). Jenis layanan yang ditawarkan pun sangat banyak, yaitu Grabtaxi, GrabCar, GrabShare, GrabBike, GrabExpress, GrabFood, Rent, GrabFresh, Rute, Wheels dan Bus (Grab.com). Segala jenis layanan yang ditawarkan tentunya membuat konsumen semakin tertarik. Menjadi hal yang lumrah melihat driver-driver Grab berlalu lalang disekitar kita melayani konsumen. Tapi, salah satu jenis layanan yang juga banyak diminati oleh masyarakat ialah GrabBike.

Penggunaan motor di kota-kota besar membuat waktu tempuh menjadi lebih cepat, hal inilah yang membuat banyak konsumen mempercayakan para driver GrabBike untuk mengantarkan mereka ke tempat-tempat yang dituju. Melihat peluang ini, banyak orang-orang di kota-kota besar kemudian mendaftarkan dirinya sebagai driver GrabBike. Cara pendaftaran yang mudah dan syarat juga yang mudah membuat orang-orang mendaftarkan dirinya sebagai driver Grabbike. Selain itu keuntungan yang didapatkan juga selangit serta jam kerja yang fleksibel membuat jumlah driver GrabBike sangat banyak.

Jumlah driver GrabBike yang banyak membuat mereka saling berpapasan di jalan, di toko-toko makanan ataupun tempat-tempat lain di mana GrabBike itu beroperasi. Intensitas pertemuan itu membuat mereka saling kenal satu sama lain dan akhirnya terjalin sebuah hubungan. selain itu, konflik-konflik horizontal dengan para penyedia jasa transportasi konvensional membuat mereka membentuk kelompok-kelompok untuk

mengatasi segala bentuk serangan ataupun saling bantu membantu satu sama lain.

Perkumpulan dari para GrabBike itu adalah komunitas grab bike. Untuk di daerah Kota Makassar, komunitas grab bike dapat kita jumpai di berbagai sudut Kota Makassar. Mereka dapat ditandai dengan jaket yang didominasi warna hitam dan aksen hijau serta tulisan besar di punggung jaketnya “Grab” dan di dada sebelah kanan. Tanda lainnya adalah helm yang didominasi warna hijau dengan garis putih dan tulisan “Grab”.

Kehadiran driver GrabBike di masyarakat tentunya membawa kemudahan, namun jumlah mereka yang banyak tentunya juga membawa pengaruh baru, pengaruh itu adalah beralihnya minat masyarakat akan jasa transportasi. Hal inilah yang membuat kelompok-kelompok penyedia jasa transportasi merasa tersaingi. Membuat konflik-konflik horizontal antara ojek online dan penyedia jasa transportasi konvensional. Di Kota Makassar pun, masalah-masalah seperti itu sering terjadi.

Munculnya transportasi berbasis aplikasi telah menimbulkan pro dan kontra di dalam masyarakat. Di satu sisi transportasi online dianggap mempermudah pengemudi dan konsumennya. Disisi lain, transportasi online mendapatkan banyak kecaman serta penolakan dari pengemudi transportasi konvensional karena dianggap sebagai transportasi ilegal dan merebut nafkah para pengemudi transportasi konvensional. Penolakan ini muncul karena pengemudi transportasi konvensional

mempermasalahkan yakni izin operasi, warna plat kendaraan, tempat mengambil penumpang, dan tarif (dalam Anwar : 2017).

Kemudahan dan transparansi yang diberikan oleh perusahaan penyedia jasa transportasi online membuat masyarakat lebih memilih menggunakan jasa ini dibanding jasa transportasi konvensional. Selain itu, mitra dari perusahaan transportasi ini yang biasa kita panggil ojek online pun diberikan keuntungan. Keuntungan yang diberikan adalah mereka bisa mendapatkan penghasilan yang lebih banyak dibanding mereka yang bekerja di transportasi konvensional. Serta pemberian asuransi sehingga baik itu driver maupun penumpang yang menggunakan transportasi online mendapatkan perlindungan lebih.

Mitra dari penyedia jasa transportasi online ini biasa kita panggil sebagai ojek online. Ojek online memiliki sifat mobile, mobile artinya tak menentu atau berpindah-pindah. Sifat ini membuat driver dapat mengaktifkan aplikasinya dimana saja dan kapan saja. Seharusnya sifat ini tidak menumbuhkan rasa kesatuan sesama ojek online. Tapi hal itu berbanding terbalik dengan fakta yang terjadi dilapangan. Justru banyak driver ojek online yang membentuk kelompok-kelompok kecil sesama mereka. Dengan demikian, konflik yang terjadi di antara pengemudi transportasi konvensional dengan pengemudi ojek online membuat para anggota komunitas pengemudi ojek online lebih menyadari pentingnya beraliansi dengan kelompok kecil lain yang menguntungkan eksistensi

mereka. Sehingga, sangat mungkin terjadi komunikasi yang berjalan secara intens sebagai bentuk resistensi dari konflik yang terjadi yang membuat terdapat ikatan solidaritas yang sangat kuat di antara sesama anggota komunitas pengemudi ojek online. Selain itu sifat mobile serta online membuat mereka rentan karena keberadaan mereka yang tidak menetap pada satu wilayah sehingga banyak dari mereka yang saling berpencar untuk mencari pesanan.

Penulis tertarik untuk meneliti ketika melihat kesatuan kelompok dari ojek online. Para anggota dari komunitas GrabBike memiliki kesadaran kelompok yang kuat yang membuat mereka saling membantu satu sama lain ketika menghadapi sebuah masalah selama bekerja. Selain itu mereka juga melakukan kegiatan-kegiatan yang membuat rasa kesatuan kelompok mereka semakin besar. Pada akhirnya akan menumbuhkan rasa solidaritas sesama mereka. Hal inilah yang membuat peneliti tertarik untuk meneliti Solidaritas Komunitas GrabBike di Kota Makassar.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana mekanisme pembentukan solidaritas pada komunitas grab bike di kota Makassar ?
2. Bagaimana bentuk-bentuk solidaritas pada komunitas grab bike di kota Makassar ?
3. Menganalisa fenomena komunitas GrabBike dalam konsep solidaritas mekanik dan organik ?

C. Tujuan Penelitian

1. Menjelaskan mekanisme pembentukan solidaritas pada komunitas grab bike di kota makassar
2. Menjelaskan bentuk-bentuk solidaritas pada komunitas grab bike di kota Makassar
3. Menjelaskan fenomena komunitas GrabBike dalam konsep solidaritas mekanik dan organik

D. Manfaat Penelitian

Secara akademis, penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi terhadap perkembangan studi etnografi mengenai kelompok pada program studi Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

Secara praktis, penelitian ini bisa menjadi bahan rekomendasi terkait cara membangun rasa solidaritas didalam kelompok.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Konseptual

Kerangka konseptual yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu solidaritas organik dan mekanik serta komunitas.

1. Solidaritas organik dan mekanik

Solidaritas secara umum diartikan sebagai kesetiakawanan, tenggang rasa, saling percaya dan saling membantu. Solidaritas merujuk pada kesatuan manusia dalam kelompok. Solidaritas adalah sesuatu yang sangat dibutuhkan oleh sebuah masyarakat ataupun kelompok sosial karena pada dasarnya setiap masyarakat membutuhkan solidaritas. Kelompok-kelompok sosial sebagai tempat berlangsungnya kehidupan bersama, masyarakat akan tetap ada dan bertahan ketika dalam kelompok sosial tersebut terdapat rasa solidaritas diantara anggota-anggotanya.

Paul Johnson (dalam Soedijati 1995 : 24), solidaritas menunjuk pada suatu keadaan hubungan antara individu dan/atau kelompok yang didasarkan perasaan moral dan kepercayaan yang dianut bersama, yang diperkuat oleh pengalaman emosional bersama. Kondisi keadaan dalam

sebuah kelompok ditentukan oleh setiap anggota-anggota dalam kelompok itu yang mana pengalaman yang mereka lalui bersama menjadi jembatan mereka saling memperat hubungan yang menciptakan sebuah kondisi kelompok yang sehat. Persasaan *sense of belonging* seperti yang dikemukakan oleh W.A Gerungan (dalam Soedijati 1995 : 25), apabila kehidupan kelompok bertambah kokoh, maka timbullah “*sense of belongingness*” pada diri anggota-anggotanya, yang makin mendalam pula apabila anggota itu bertambah solider dalam sikap dan usahanya dengan kehidupan berkelompok. “*sense of belonging*” atau dalam arti bahasa Indonesia adalah perasaan saling memiliki satu sama lain , bisa juga kita artikan perasaan saling tenggang rasa.

Menurut Emile Durkheim (dalam Soedijati 1995 : 25) Solidaritas adalah perasaan saling percaya antara para anggota dalam suatu kelompok atau komunitas. Kalau orang saling percaya maka mereka akan menjadi satu/menjadi persahabatan, menjadi saling hormat-menghormati, menjadi terdorong untuk bertanggung jawab dan memperhatikan kepentingan bersama. Emile Durkheim membagi solidaritas sosial menjadi dua macam, solidaritas mekanik dan solidaritas organik (Hidayat 2016 : 14).
sSolidaritas mekanik dicirikan kelompoknya merupakan

kelompok yang homogen, memiliki kesadaran kolektif yang tinggi dan biasanya berada pada masyarakat pedesaan. Solidaritas organik dicirikan kelompoknya merupakan kelompok heterogen, kesadaran kolektif yang digantikan dengan kesaling ketergantungan dan biasanya berada pada masyarakat perkotaan, solidaritas sosial menjadi hasil dari sebuah kesatuan kelompok yang erat. Kesadaran setiap individu yang ada dalam kelompok adalah kuncinya. Perasaan-perasaan yang tumbuh didalam kelompok seperti, saling percaya, peduli, tenggang rasa, simpati, empati, dan saling bantu-membantu menjadi bentuk nyata dari sebuah solidarita sosial yang terbentuk.

Solidaritas mekanik dapat didapati pada masyarakat pedesaan. Hal ini dikarenakan masyarakat pedesaan cenderung memiliki bentuk masyarakat yang homogen. Sifat homogen pada masyarakat pedesaan muncul karena pembagian kerja yang ada rendah. Rendahnya pembagian kerja ini menimbulkan kesadaran kolektif pada masyarakatnya tinggi sehingga apabila terjadi pelanggaran dari norma dan nilai yang ada maka hukum yang sifatnya refresif, yaitu hukum yang memaksa atau menindas. Hukum refresif akan diberlakukan agar pelanggar mendapatkan efek jera dari tindakannya. Hukum ini kemudian dilakukan secara bersama-sama oleh seluruh masyarakat. Masyarakat akan

menghukum pelanggar bersama-sama karena mereka merasa bahwa pelanggar menyerang sistem moral kolektif mereka.

Sedangkan pada solidaritas organik dapat didapati pada masyarakat perkotaan. Hal ini dikarenakan cenderung memiliki bentuk masyarakat heterogen. Sifat heterogen pada masyarakat perkotaan muncul karena pembagian kerja yang ada tinggi. Tingginya pembagian kerja membuat kesadaran kolektif melemah dan berubah menjadi saling ketergantungan antar masyarakat. Ketergantungan yang tinggi menimbulkan hukum yang digunakan adalah hukum sifatnya restitutif, yaitu hukum yang memulihkan. Hukum ini digunakan untuk memulihkan kondisi setelah adanya pelanggaran. Kesadaran kolektif yang rendah membuat masyarakat tidak menghukum pelanggar secara bersama-sama melainkan membebankannya pada institusi yang bertanggung jawab.

Perbedaan solidaritas mekanik dan organik

Tabel II.1

Solidaritas mekanik	Solidaritas organik
1. Pembagian kerja rendah	1. Pembagian kerja tinggi
2. Kesadaran kolektif kuat	2. Kesadaran kolektif lemah
3. Hukum repressif dominan	3. Hukum restitutif dominan
4. Konsensus terhadap pola-pola normatif penting	4. Konsensus pada nilai-nilai abstrak dan umum penting
5. Individualitas rendah	5. Individualitas tinggi
6. Keterlibatan komunitas dalam menghukum orang yang menyimpang	6. Badan-badan kontrol sosial yang menghukum orang yang menyimpang
7. Secara relative ketergantungan itu rendah	7. Saling ketergantungan yang tinggi
8. Bersifat primitif atau pedesaan	8. Bersifat industrial perkotaan

(Johnson, 1986:188)

Perubahan masyarakat dari solidaritas mekanik ke solidaritas organik terjadi karena beberapa faktor. Pertama, kesadaran kolektif tidaklah stagnan melainkan bergerak liar dalam setiap tindakan masyarakat (Setiawan 2010). Kesadaran kolektif ini runtuh seiring dengan berkembangnya sifat individual masyarakat. Kedua, ruang lingkup dan kerasnya nilai-nilai yang bersifat menekan Durkheim (dalam Setiawan 2010). Sifat kaku dan keras dari solidaritas mekanik membuat masyarakat berfikir kembali apakah solidaritas mekanik masih perlu atau tidak.

Pemberian hukuman yang kepada pelanggar dirasa tidak memperlihatkan pertimbangan secara objektif kerugian dari pelanggar dan hanya memperlihatkan kemarahan secara kolektif yang jelas.

Namun, dalam beberapa kasus di daerah perkotaan justru solidaritas mekanik menunjukkan kembali eksistensinya. Masyarakat perkotaan yang harusnya cenderung menggunakan solidaritas organik juga beberapa kali memperlihatkan praktik solidaritas mekanik. Praktik ini timbul karena masyarakat perkotaan bukanlah justru masyarakat perkotaan asli melainkan beberapa dari mereka adalah pendatang dari desa yang berhijrah ke kota guna mendapatkan nasib yang lebih baik. Perpindahan masyarakat dari desa ke kota juga membawa pemikiran-pemikiran mereka ke kota yang justru membuat masyarakat kota semakin beragam dan sulit untuk diidentifikasi.

2. Komunitas

Komunitas berasal dari bahasa latin *communitas* yang berarti “kesamaan”. Kemudian dapat di turunkan dari *comunis* yang berarti “sama, publik, dibagi oleh semua atau banyak”. Komunitas sebagai sebuah kelompok sosial dari beberapa

organisme yang berbagai lingkungan, umumnya memiliki ketertarikan dan habitat yang sama. Dalam komunitas manusia, individu-individu didalamnya dapat memiliki maksud, kepercayaan, sumber daya, preferensi, kebutuhan, resiko, dan sejumlah kondisi lain yang serupa.

Koentjaraningrat (2009 : 119) mengemukakan bahwa komunitas adalah suatu kesatuan hidup manusia yang menempati suatu wilayah yang nyata, dan berinteraksi menurut suatu sistem adat-istiadat, dan yang terikat oleh suatu rasa identitas komunitas. Berbeda dengan konsep masyarakat yang lebih luas, komunitas lebih kecil cakupannya dan memiliki ciri tersendiri, ciri inilah yang membuat suatu komunitas berbeda dengan komunitas lainnya. Komunitas yang dimaksudkan oleh Koentjaraningrat adalah komunitas yang mengacu pada suku bangsa atau bersifat kesukuan.

Menurut Kertajaya Hermawan dalam (Herlambang 2014:5) komunitas adalah sekelompok orang yang saling peduli satu sama lain lebih dari yang seharusnya, dimana dalam sebuah komunitas terjadi relasi pribadi yang erat antar para anggota komunitas tersebut karena adanya kesamaan interest atau values. Komunitas memiliki derajat kepaduan kompleks jika

dibandingkan dengan individu dan populasi (Mahatir, 2015 : 5).

Kehidupan sehari-hari kita, sering melihat kelompok-kelompok kesatuan masyarakat. Berbagai macam kelompok-kelompok masyarakat yang muncul saat ini menambah kompleks kehidupan bersosial sehari-hari. Namun, seluruh kelompok-kelompok masyarakat yang biasa kita lihat itu semuanya sama, tapi kelompok-kelompok itu memiliki ciri mereka masing-masing.

Kontjaraningrat (2009 : 131) menuliskan syarat-syarat mengikat berbagai kesatuan sosial manusia yang dijelaskan dalam bukunya "Pengantar Ilmu Antropologi. Untuk komunitas, syarat-syarat ikatannya yaitu :

- a. Memiliki pusat orientasi
- b. Persamaan ciri
- c. Potensi untuk interaksi
- d. Prasarana untuk interaksi
- e. Kontinuitas
- f. Adat-istiadat dan sistem norma
- g. Identitas sosial
- h. Lokasi dan kesadaran wilayah
- i. Organisasi adat

j. Organisasi buatan

k. Sistem pimpinan

Pada dasarnya setiap komunitas yang ada itu terbentuk dengan sendirinya, tidak ada paksaan dari pihak manapun, karena komunitas terbangun memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan setiap individu dalam kelompok tersebut .suatu komunitas biasanya terbentuk karena pada beberapa individu memiliki hobi yang sama, tempat tinggal yang sama dan memiliki keterkaitan yang sama dalam beberapa hal. Komunitas yang berkarakter dimana setiap individu maupun aspek sosial yang ada pada komunitas berinteraksi secara vertikal dan horizontal, berjalan dengan stabil dalam waktu yang lama, adalah hasil dari adanya ritual maupun simbol-simbol, sebagaimana yang terjadi dalam interaksi sosial secara nyata dibangun atau *face-to-face interaction*.

Komunitas adalah suatu kelompok sosial yang menyatukan diri terdiri dari beberapa orang yang mempunyai kesamaan dalam hal kebutuhan, kepercayaan, bakat, minat dan hobi sehingga menciptakan rasa nyaman dari setiap anggota komunitas tersebut. Menurut Ismail (2014: 22) menjelaskan bahwa komunitas memiliki tujuan. Penulis mengacu pada konsep Ismail tentang komunitas yang dimaksud dalam tulisan

ini. Hal ini dikarenakan komunitas Grabbike adalah komunitas yang terbentuk berdasarkan kesamaan pekerjaan.

Adapun beberapa tujuan dari komunitas adalah:

a. Menetapkan tujuan

Dalam menciptakan suatu komunitas yang baik dibutuhkan akan kesadaran untuk apa komunitas itu didirikan, dan untuk siapa komunitas itu didirikan.

b. Menciptakan tempat berkumpul yang nyaman

Dimana setiap individu saling berteman, bertukar pendapat, saling bercerita tentang masalah-masalah yang mereka alami, adanya rasa kepercayaan sehingga timbulnya suasana kekeluargaan yang menciptakan kenyamanan.

c. Menyalurkan hobi

Adanya kesamaan hobi dalam setiap anggota dari komunitas, yang dapat mereka bicarakan sesuai hobi-hobi mereka.

d. Menciptakan keluarga yang baru

Manusia tidak bisa hidup tanpa orang lain, adanya komunitas bertujuan agar setiap individu memiliki rasa kepemilikan bersama dengan cara kekeluargaan.

e. Media Ekspresi Jati Diri

Komunitas juga bisa dijadikan salah satu media untuk menunjukkan jati diri. Secara psikologi, perilaku pencarian jati diri mayoritas dilakukan oleh remaja. Oleh karena itu remaja sering bergabung dengan komunitas atau teman-teman yang mempunyai kesamaan, baik bentuk komunitas legal, ilegal, baik, dan buruk. Penjelasan di atas menjelaskan bahwa komunitas tidak hanya terwujud begitu saja namun komunitas juga memiliki tujuan. Adapun tujuan dari komunitas tersebut akan menciptakan kenyamanan sehingga anggota memutuskan untuk memilih ikut serta bergabung dengan suatu komunitas.

Komunitas Grabbike adalah komunitas yang terdiri dari gabungan driver ojek online yang menggunakan aplikasi grab disebut juga Grab Driver. Aplikasi ini digunakan oleh driver untuk mendapatkan pesanan dari konsumen. Aplikasi Grab Driver dapat diakses dengan terlebih dahulu mendaftarkan diri sebagai mitra grab. komunitas ini terbentuk karena jenis pekerjaan mereka yang sama yaitu sebagai driver ojek online.

B. Penelitian Sebelumnya

Penelitian ini berjudul Solidaritas Komunitas GrabBike di kota

Makassar. Penelitian-penelitian yang membahas solidaritas dalam kelompok telah dilakukan oleh beberapa peneliti antara lain. Penelitian yang dilakukan oleh Rahmat Hidayat (2016) tentang Solidaritas Masyarakat Petani di Kelurahan Bontolung Kecamatan Tinggimoncong Kabupaten Gowa menghasilkan bahwa solidaritas bagi para petani adalah rasa persatuan, rasa persaudaraan, gotong royong, tolong menolong, membantu sesama. Solidaritas ini terbangun karena kesamaan pekerjaan, pengalaman dan daerah. Faktor-faktor yang menjadi pendukung solidaritas ini adalah budaya, agama dan kekerabatan masyarakatnya. Faktor yang menjadi penghambatnya ialah kemajuan teknologi pertanian membuat cara-cara produksi pertanian berubah sehingga orientasinya menjadi materialisme.

Soetji Andari (2013) meneliti tentang solidaritas sebagai Strategi Survival Anak Jalanan Study Kasus Di Lempayung Yogyakarta menghasilkan bahwa solidaritas anak jalanan terbentuk atas dasar kepercayaan dan kesetiakwaan. Ancaman-ancaman yang mengintai mereka membuat mereka senantiasa saling bantu membantu.

M. Rahmat Budi Nuryanto (2014) tentang Solidaritas Sosial di Desa Modang Kecamatan Kuaro Kabupaten Paser (Studi Kelompok Buruh Bongkar Muatan) menghasilkan bahwa solidaritas yang

terjalin antar sesama buruh diwujudkan dengan rasa kebersamaan, saling menghargai satu sama lain dan terciptanya kerja sama yang baik. Dasar dari rasa solidaritas ini adalah rasa kekeluargaan.

Adapun penelitian terkait ojek online telah beberapa kali dilakukan. Seperti, penelitian yang dilakukan oleh Ahsani Amalia Anwar (2017) tentang Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar. Penelitian ini membahas mengenai keunggulan yang dimiliki transportasi online di Makassar. Keunggulan ini memudahkan driver untuk mendaftar menjadi transportasi online serta memudahkan konsumen untuk mengakses transportasi ini dan kemudahan untuk mengajukan keluhan apabila terjadi tindakan yang tidak baik dari driver. Konflik yang ditulis dalam penelitian ini adalah pro dan kontra dari konvensional dan online terkait izin operasi dari transportasi online, status plat hitam dan kuning, tempat pengambilan dan perang tarif antara konvensional dan online.

Fariani (2018) tentang 'Tuyul': Transportasi Onlen Fiktif, Media Sosial dan Hukum. Penelitian membahas kiat-kiat yang dilakukan driver ojek online untuk mendapatkan keuntungan dalam bentuk insentif dari Grab. aksi yang dilakukan adalah aksi 'tuyul' dengan menggunakan handphone root, handphone memungkinkan driver untuk menggunakan fake GPS sehingga posisi mereka dapat

berpindah-pindah walaupun mereka secara nyata masih di tempat yang sama. Dalam prosesnya mereka tidak membawa penumpang sama sekali melainkan hanya berjalan sendiri. Mereka pun menggunakan orderan fiktif agar orderan yang didapatkan dapat lebih banyak. Aksi 'tuyul' tentunya merugikan pihak Grab, sehingga apabila ditemukan mereka akan diproses sesuai dengan peraturan dari Grab.

Zelika Amanda Amrullah (2019), tentang Proses Pembentukan Identitas Sosial di Komunitas Pengemudi Ojek Online. Penelitian ini membahas proses pembentukan identitas sosial di komunitas pengemudi ojek online. Para anggota komunitas pengemudi ojek online membentuk identitas sosial karena adanya kesamaan berdasarkan jenis pekerjaan yang dimiliki yakni sebagai pengemudi ojek online. Juga, konflik dengan pengemudi ojek pangkalan mendorong kesadaran para anggota komunitas pengemudi ojek online untuk membentuk suatu persatuan berupa komunitas. Sehingga, kedua hal tersebut yang melatarbelakangi para anggota komunitas pengemudi ojek online melakukan kategorisasi diri sebagai ingroup sedangkan pengemudi ojek pangkalan sebagai outgroup.