

**Analisis Faktor Penentu Pemilihan Kendaraan bagi  
Pegawai di Kota Makassar**

**Disusun dan diajukan oleh :**

**AKHMAD KHAERUL ISLAM**

**A11107114**



**USULAN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2013**

# **SKRIPSI**

**Analisis Faktor Penentu Pemilihan Kendaraan Bagi Pegawai di Kota Makassar**

**Disusun dan diajukan oleh**

**AKHMAD KHAERUL ISLAM  
A11107114**

**Telah diperiksa dan disetujui untuk diseminarkan  
Makassar, 20 Maret 2013**

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

**Prof. Dr. Hj. Rahmatia, SE.,MA  
NIP. 19630515 199203 1 003**

**Dr. Abd. Rahman Razak, MS  
NIP. 19681221 199512 1 001**

**Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis  
Universitas Hasanuddin**

**Prof. Dr. Hj. Rahmatia, SE.,MA  
NIP. 19630515 199203 1 003**

### PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : AKHMAD KHAERUL ISLAM  
NIM : A111 07 114  
Jurusan/Program studi : ILMU EKONOMI

Dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul **Analisis Faktor Penentu Pemilihan Kendaraan Bagi Pegawai di Kota Makassar** Adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan proses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70)

Makassar, 8 Juli 2013  
Yang Membuat pernyataan

AKHMAD KHAERUL ISLAM

## DAFTAR ISI

Halaman Judul

Lembar Pengesahan

Daftar Isi..... i

### BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	5
1.3. Tujuan Penelitian.....	5
1.4. Manfaat Penelitian.....	6

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teoritis.....	7
2.1.1. Teori Transportasi dan Jenis Moda Transportasi.....	9
2.1.2. Karakteristik dan Pola Aktivitas Transportasi.....	11
2.1.3. Permintaan Jasa Transportasi.....	12
2.2. Hubungan Variabel.....	17
2.3. Studi Empiris.....	19
2.4. Kerangka Pikir.....	22
2.5. Hipotesis.....	23

### BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian.....	24
3.2. Metode Pengumpulan data.....	24
3.3. Jenis dan Sumber Data.....	24
3.4. Unit Analisis.....	25
3.5. Model Analisis Data.....	25
3.6. Batasan Variabel Operasional.....	27

### BAB IV PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	28
4.2. Gambaran Aktivitas Perekonomian di Makassar.....	32

4.3. Hasil dan Pembahasan.....	37
BAB V PENUTUP	
5.1. Kesimpulan.....	45
5.2. Saran.....	48
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR PUSTAKA.....	

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas limpahan berkah dan nikmat yang tidak terhingga yang diberikan-Nya sehingga skripsi dengan judul "*Analisis Faktor Penentu Pemilihan Kendaraan Bagi Pegawai di Kota Makassar*" telah dapat diselesaikan sebagai salah satu persyaratan untuk mencapai gelar Sarjana Ekonomi pada Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin Makassar.

Penulis menyadari sepenuhnya selama mengikuti perkuliahan di Universitas Hasanuddin sampai penyusunan skripsi ini, diperoleh banyak bimbingan, bantuan dan arahan serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, penulis atut memberikan banyak ucapan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada semua pihak yang berjasa, khususnya kepada:

1. Kepada kedua orang tua saya, Abdul Muttalib, S.E., M.M. yang selalu member motivasi, bantuan dan iringan doa yang tiada putus-putusnya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Prof. Dr. dr. Idrus A. Paturusi, Sp, B, Sp. BO, selaku Rektor Universitas Hasanuddin Makassar.
3. Prof. Dr. Muhammad Ali, S.E., M.S. selaku Dekan fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Makassar.
4. Prof. Dr. Hj Rahmatia, S.E., M.A selaku ketua jurusan Ilmu Ekonomi Universitas Hasanuddin dan sebagai dosen Pembimbing I
5. Dr. Abdul Rahman Razak, S.E, M.S selaku dosen pembimbing II yang telah bersedia memberikan arahan dalam penulisan skripsi ini.
6. Penguji
7. Kepada saudara saya, Akhmad Fahrul, Akhmad Fajrul Rahman, Muh. Fadillah Velayati dan M. Taufan yang telah memberikan dukungan doa serta motivasi selama ini.

8. Kepada seluruh teman seperjuangan Nataz Reski Subair, Abdul Darmanto, Henry Angriyawan, Septiandi, Andi Zulkifli, Fajri Malagapi, Ari, Aven Purwanta, serta kawan-kawan yang lain yang tidak dapat dituliskan namanya satu-satu yang telah banyak memberikan perhatian dan dukungan selama ini.

Tiada imbalan yang penulis mampu berikan, hanya kepada Allah SWT. Penulis menyerahkan segalanya dengan penuh keikhlasan dan semoga segala amal bakti yang diberikan oleh semua pihak yang terkait dalam penyelesaian studi ini bernilai ibadah di sisi Allah SWT. Amin.

Makassar, 4 Februari 2013

Penulis,

Akhmad Khaerul Islam

## DAFTAR ISI

Halaman Judul	
Lembar Pengesahan	
Daftar Isi.....	i
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.2. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	5
1.3. Tujuan Penelitian.....	5
1.4. Manfaat Penelitian .....	6
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1. Landasan Teoritis .....	7
2.1.1. Teori Transportasi dan Jenis Moda Transportasi.....	9
2.1.2. Karakteristik dan Pola Aktivitas Transportasi.....	11
2.1.3. Permintaan Jasa Transportasi.....	12
2.2. Hubungan Variabel .....	17
2.3. Studi Empiris.....	19
2.4. Kerangka Pikir .....	22
2.5. Hipotesis.....	23
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
3.1. Lokasi Penelitian.....	24
3.2. Metode Pengumpulan data.....	24
3.3. Jenis dan Sumber Data .....	24
3.4. Unit Analisis.....	25
3.5. Model Analisis Data.....	25
3.6. Batasan Variabel Operasional.....	27
<b>BAB IV PEMBAHASAN</b>	
4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	28
4.2. Gambaran Aktivitas Perekonomian di Makassar.....	32



4.3. Hasil dan Pembahasan.....	37
BAB V PENUTUP	
5.1. Kesimpulan.....	45
5.2. Saran.....	48
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR PUSTAKA.....	

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Perkembangan ekonomi suatu negara tidak bisa dipisahkan dengan perkembangan pendapatan per kapita penduduk, semakin berkembang ekonomi suatu negara atau daerah dapat pula memberikan dampak terhadap berkembangnya sektor swasta yang berarti akan mendorong bertumbuhnya kegiatan sektor-sektor ekonomi lainnya yang pada akhirnya akan memberikan kontribusi terhadap peningkatan pendapatan pemerintah (Doddy Hendra Wijaya) 2004.

Salah satu sektor usaha yang cukup penting dalam mendukung perekonomian suatu daerah adalah sektor transportasi, karena sektor ini berperan sebagai sarana penggerak perekonomian daerah bersangkutan untuk mendistribusikan barang, jasa dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan (Abbas, 2003).

Dalam kaitan itulah, maka perkembangan perekonomian suatu kota sangat dipengaruhi oleh perkembangan sistem transportasi di kota tersebut. Suatu sistem transportasi haruslah berjalan baik sepanjang waktu karena semakin meningkatnya kegiatan penduduk suatu daerah, maka semakin meningkat pula pergerakan manusia, barang dan jasa, sehingga kebutuhan

akan jasa transportasi akan meningkat pula. Oleh karena itu, pemenuhan kebutuhan transportasi perlu terus ditingkatkan untuk menunjang pergerakan manusia, barang ataupun jasa, utamanya di daerah perkotaan.

Suatu kota yang berpenduduk besar dan mempunyai aktivitas perekonomian yang luas memerlukan pelayanan transportasi yang berkapasitas tinggi dan perlu ditata secara terpadu. Oleh karena itu, pada dasarnya transportasi bersifat *Derived Demand*, artinya permintaan akan jasa transportasi timbul dari kebutuhan sektor lain.

Kota yang baik dapat ditandai, antara lain dengan melihat kondisi transportasinya. Sektor transportasi harus mampu memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat dalam segala kegiatannya di semua lokasi yang berbeda dan tersebar dengan karakteristik fisik yang berbeda pula. Dengan kata lain, setiap wilayah kota harus dapat dijangkau oleh sistem pelayanan angkutan umum yang ada. Oleh karena itu, kebutuhan transportasi harus seimbang dengan penyediaan prasarana dan didukung oleh sistem jaringan jalan dengan tingkat pelayanan yang memadai (Ibrahim, 1997).

Sektor transportasi, khususnya transportasi darat, merupakan salah satu sektor yang terkait erat dengan hajat hidup orang banyak dan memiliki peranan yang sangat vital di dalam hubungannya dengan sektor lainnya, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat. Seiring dengan itu, maka saat ini telah muncul jasa layanan transportasi massal atau transportasi umum, utamanya di daerah perkotaan yang didominasi oleh angkutan umum.

Angkutan kota adalah sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan dan tidak mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, sehingga angkutan kota dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja. Adanya angkutan kota, diharapkan mampu mengakomodasi masyarakat luas dalam hal transportasi karena tidak semua masyarakat mampu membeli kendaraan pribadi.

Lalu lintas dan jaringan jalan memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung sektor transportasi, sehingga penyelenggaraan dan pembinaannya dikuasai oleh Negara dan swasta dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan jaringan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan efisien. Disamping itu, untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam penggunaan dan pemanfaatan jalan, maka diperlukan pula adanya ketentuan-ketentuan bagi pemerintah dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan.

Kota sebagai simpul jasa distribusi, memiliki peranan yang penting dalam memacu perkembangan ekonomi, sedangkan pertumbuhan ekonomi yang cepat akan mengakibatkan perubahan aktifitas kota yang berdampak pada struktur dan karakteristik serta pola penggunaan lahan kota kemudian diikuti oleh pengembangan kota.

Kota Makassar merupakan Ibukota dari Provinsi Sulawesi Selatan yang mempunyai luas sekitar 175,77 km<sup>2</sup> yang terbagi kedalam 14 kecamatan dan 143 kelurahan dengan jumlah penduduk sebanyak 1.339.374 jiwa pada tahun 2012.

Kota Makassar merupakan kota metropolitan, sehingga tingkat kepadatan lalu lintasnya sangat tinggi, khususnya pada ruas jalan tertentu, seperti di Jl. AP.Pettarani, yang pada jam-jam sibuk, sehingga sering menimbulkan kemacetan.

Kecenderungan bertambahnya penduduk Kota Makassar yang tinggi menyebabkan semakin banyaknya jumlah pergerakan manusia, barang dan jasa baik di dalam maupun ke luar kota. Hal ini memberi konsekuensi logis, yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana, khususnya di bidang angkutan. Hal ini dimaksudkan untuk menunjang mobilitas penduduk kota ini dalam melaksanakan aktivitasnya. Salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa angkutan ini adalah dengan penyediaan pelayanan angkutan kota. Mengingat bahwa pelayanan angkutan kota merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi, terutama di Kota Makassar sebagai kota metropolitan dengan kepadatan penduduk yang tinggi.

Adanya pertambahan jumlah penduduk dan meningkatnya aktivitas ekonomi yang dilakukan menyebabkan terjadinya peningkatan kebutuhan para pelaku ekonomi di Kota Makassar akan jasa transportasi darat baik berupa kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Oleh karena itu, penulis

melihat sangat urgen untuk mengkaji mengenai faktor-faktor penentu yang dipertimbangkan oleh para pegawai, baik pegawai swasta maupun pegawai negeri, dalam memilih kendaraan yang digunakan dalam menjalankan aktivitasnya di kota ini. Berkaitan dengan hal tersebut, maka penulis mengangkat topik skripsi yang akan ditulis ini, yakni: **Analisis Faktor Penentu Pemilihan Kendaraan Bagi Pegawai di Kota Makassar.**

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan di atas, maka dirumuskan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah ada hubungan antara pendapatan pegawai dengan kendaraan yang digunakan ke kantor ?
2. Apakah ada hubungan antara jenis kelamin pegawai dengan kendaraan yang digunakan ke kantor ?
3. Apakah ada hubungan status pekerja dengan kendaraan yang digunakan ke kantor oleh seorang pegawai?
4. Apakah ada hubungan jarak ke kantor dengan kendaraan yang digunakan ke kantor oleh seorang pegawai ?

## **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Untuk menganalisis hubungan antara pendapatan dengan kendaraan yang digunakan ke kantor oleh seorang pegawai.
2. Untuk menganalisis hubungan antara jenis kelamin dengan kendaraan yang digunakan ke kantor oleh seorang pegawai.

3. Untuk menganalisis hubungan status pekerja dengan kendaraan yang digunakan ke kantor oleh seorang pegawai.
4. Untuk menganalisis hubungan jarak ke kantor dengan kendaraan yang digunakan ke kantor oleh seorang pegawai.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Sebagai suatu proses kajian penelitian, maka diharapkan hasil penelitian dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Memberikan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah Kota Makassar dalam upaya merangsang peningkatan sektor jasa transportasi di perkotaan.
2. Sebagai bahan referensi bagi yang berminat melakukan penelitian yang berhubungan dengan permintaan jasa transportasi bagi pekerja atau pegawai.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Landasan teoritis**

Menurut Setijowarno dan Frazilla (2001) transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain-lain).

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Ia menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, dan selingan serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi (Morlok:33). Perbedaan sifat jasa, operasi, dan biaya pengangkutan membedakan alat angkutan atau moda angkutan dalam lima kelompok sebagai berikut: angkutan kereta api (rail roadway), angkutan bermotor dan jalan raya (motor/road/highway transportation), angkutan laut (water/sea transportation), angkutan udara (air transportation), dan angkutan pipa (pipeline) (Nasution:26)

Penduduk di negara maju jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi tiga yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang



membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi (Abbas, 2003). Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan adat-istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Dalam transportasi kita melihat dua kategori yaitu pemindahan bahan-bahan dan hasil produksi dengan menggunakan alat angkut dan mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Berarti transportasi dapat didefinisikan sebagai kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Selain itu, transportasi juga memiliki beberapa unsur yg penting, di antaranya pemindahan atau pergerakan serta secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Menurut Warpani (1990) anggota masyarakat pemakai jasa angkutan dikelompokkan dalam dua golongan besar yaitu *paksawan* yaitu mereka yang tidak mampu memiliki kendaraan atau menyewa sendiri, dan *pilihwan* yaitu mereka yang mampu. Tujuan utama keberadaan angkutan kota adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang aman, cepat, murah, dan

nyaman bagi masyarakat. Karena sifatnya yang massal, maka diperlukan adanya kesamaan diantara para penumpang berkenaan dengan asal dan tujuan. Sektor jasa angkutan kota pada dasarnya banyak menyerap tenaga kerja, akan tetapi kurangnya perhatian dari Pemerintah dan berbagai pihak yang terkait masih kurang peka dengan masyarakat kurang mampu yang ingin hidupnya lebih sejahtera. Sehingga dengan begitu banyaknya penyerapan tenaga kerja pada sektor jasa angkutan kota haruslah diimbangi dengan kualitas yang juga harusnya lebih memadai.

#### **2.1.1. Teori tentang Transportasi dan Jenis Moda Transportasi**

Teori lokasi biaya Minimum Weber Alfred (2001) Weber seorang ahli ekonomi Jerman menyatakan bahwa lokasi setiap industri tergantung pada total biaya transportasi dan tenaga kerja dimana penjumlahan keduanya harus minimum. Tempat dimana total biaya transportasi dan tenaga kerja yang minimum adalah identik dengan tingkat keuntungan yang maksimum. Menurut Weber, biaya transportasi merupakan faktor pertama dalam menentukan lokasi, sedangkan kedua faktor lainnya merupakan faktor yang dapat memodifikasi lokasi. Titik terendah biaya transportasi menunjukkan biaya minimum untuk angkutan bahan baku dan distribusi hasil produksi.

Teori lain mengatakan mengatakan bahwa lokasi pekerja sangat berpengaruh terhadap pemilihan transportasi bagi bagi konsumen, makin jauh dari tempat tinggal ke tempat kerja maka konsumen makin menjadi

suatu alasan kuat bagi seorang pekerja untuk menentukan alat transportasinya.

Dari segi barang yang diangkut, transportasi dapat diklasifikasikan sebagai berikut: angkutan penumpang (passanger), angkutan barang (goods), angkutan pos (mail). Dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi sebagai berikut: angkutan antarbenua, misalnya dari Asia ke Amerika, angkutan antarkontinental, misalnya dari Perancis ke Swiss dan seterusnya sampai ke Timur Tengah, angkutan antarpulau, misalnya dari Sumatera ke Jawa, angkutan antarkota, misalnya dari Jakarta ke Bandung, angkutan antardaerah, misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur, dan angkutan di dalam kota, misalnya pete-pete. Dari sudut teknis dan alat angkutannya, transportasi dapat dibagi sebagai berikut: angkutan jalan raya atau highway transportation (road transportation), misalnya pengangkutan dengan menggunakan truk, bus, dan sedan, angkutan rel (rail transportation), misalnya kereta api, trem listrik, dan sebagainya, angkutan melalui air di pedalaman (inland transportation), misalnya sungai, kanal, danau, dan sebagainya, angkutan pipa (pipe line transportation), misalnya minyak tanah, bensin, dan air minum, angkutan laut atau samudera (ocean transportation), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera, dan angkutan udara (transportation by air atau air transportatioan), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara (Warpani,1990).

Menurut Abbas (2003), di dalam mempelajari transportasi dapat kita golongkan atas dua bagian, yaitu angkutan penumpang untuk pengangkutan penumpang digunakan mobil atau kendaraan pribadi dan alat angkut lainnya. Selain mobil pribadi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti, bus, pesawat udara, kereta api, kapal laut, kapal penyeberangan dan pelayaran Samudera Luar Negeri. Terutama untuk Negara yang sedang membangun pengangkutan muatan lebih penting dalam dunia bisnis dan perdagangan.

### **2.1.2. Karakteristik dan Pola Aktivitas Transportasi**

Angkutan kota beroperasi menurut trayek kota yang sudah ditentukan. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 68 tahun 1993, trayek kota seluruhnya berada dalam suatu wilayah Kota. Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), trayek pelayanan angkutan kota dipengaruhi oleh data perjalanan, penduduk, dan penyebarannya, serta kondisi fisik daerah yang akan dilayani oleh angkutan kota. Sebagai angkutan kota, pelayanan angkutan kota dalam mengangkut penumpang dibagi dalam 3 (tiga) aktivitas operasional, yaitu: **Kolektor**, dari wilayah permukiman yang tersebar luas dan/atau tempat kerja dan tempat perbelanjaan. Karakteristik operasinya sering berhenti untuk menaikturunkan penumpang, berpenetrasi ke kawasan perumahan. **Line Haul**, antara wilayah permukiman dan tempat kerja dan tempat perbelanjaan (dari kota ke kota). Karakteristik operasinya bergerak

dengan kecepatan yang tinggi dan jarang berhenti. Karena melakukan perhentian di tengah-tengah operasi maka daya tarik dan efektifitas operasinya akan berkurang, meskipun tentu saja beberapa perhentian yang penting tetap dilakukan. **Distribusi**, ke tempat kerja dan tempat perbelanjaan dan/atau wilayah permukiman. Karakteristik operasinya melakukan perhentian tetapi tidak terlalu sering.

Pola pergerakan yang terdapat pada setiap kota tidaklah sama antar satu dengan lainnya, hal ini ini karena adanya perbedaan pola dalam pemanfaatan tata guna lahan dan bentuk kota. Perbedaan aktivitas yang dilakukan pada atau atas tata guna lahan sangat berpengaruh terhadap tarikan akan permintaan dan kebutuhan masyarakat terhadap sarana angkutan kota (Ibrahim,1997).

### **2.1.3. Permintaan Jasa Transportasi**

Jasa angkutan kota merupakan bagian dari suatu sistem transportasi kota. Tingkat kebutuhan angkutan kota erat kaitannya dengan pola pergerakan atau penyebaran perjalanan (trip distribusi) pengguna jasa angkutan kota (penumpang). Kecenderungan masyarakat kota menggunakan kendaraan pribadi dalam mengadakan perjalanan pada tingkat-tingkat tertentu dapat menimbulkan masalah transportasi yang memerlukan penyelesaian. Salah satu cara menurunkan tingkat penggunaan kendaraan pribadi adalah meningkatkan sistem pelayanan angkutan kota, sehingga pemakai kendaraan pribadi berkenan menggunakan jasa angkutan kota.

Struktur Perekonomian sebuah kota yang relatif maju ditandai dengan semakin besarnya peran sektor jasa dalam menopang perekonomian kota tersebut, sehingga diharapkan peran sektor tersebut akan terus mendominasi dalam memberikan kontribusi nilai tambah terhadap perekonomian.

Jadi intinya adalah pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi dari suatu negara diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Namun perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas termaksud dan tingkatan investasi tidak merupakan hal yang mudah. Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan lain perkataan kalau aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat pula. Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*), yang diartikan sebagai permintaan yang timbul karena adanya permintaan akan barang atau jasa lain (Morlok, 1995).

Pada dasarnya permintaan jasa transportasi diturunkan dari kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, berbelanja): Permintaan akan jasa transportasi tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan. Permintaan

akan jasa angkutan kota akan terjadi apabila antara dua atau lebih tempat terdapat perbedaan kegunaan marjinal terhadap suatu barang, yang satu tinggi dan yang lain rendah (Nasution, 2004).

Beberapa sifat khusus yang membedakan permintaan akan jasa angkutan kota dengan permintaan terhadap barang lainnya, yaitu sebagai berikut: *Derived demand*, Permintaan akan jasa angkutan kota merupakan suatu permintaan yang bersifat turunan; Permintaan akan jasa angkutan kota pada dasarnya adalah seketika atau tidak mudah untuk digeser atau ditunda dan sangat dipengaruhi oleh fluktuasi waktu; Permintaan akan jasa angkutan kota sangat dipengaruhi oleh elastisitas pendapatan; Jasa transport adalah jasa campuran (*product mixed*). Oleh karena itu, permintaan atau pemilihan pemakai jasa angkutan (*users*) akan jenis jasa angkutan kota sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut: Sifat-sifat dari muatan (*physical characteristics*); Biaya transport; Tarif transport; Pendapatan pemakai jasa angkutan (*users*); Kecepatan angkutan; Kualitas pelayanan yang memuaskan bagi banyak orang.

Pada dasarnya, permintaan akan jasa angkutan kota dipengaruhi oleh harga jasa angkutan itu sendiri. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi jasa angkutan kota adalah sebagai berikut: Harga jasa angkutan kota terhadap permintaan ditentukan oleh: tujuan perjalanan, cara pembayaran, pertimbangan tenggang waktu, dan tingkat absolute dari perubahan harga; Tingkat pendapatan; jenis kelamin seseorang; serta tingkatan umur.

Karakteristik akan kebutuhan terhadap transportasi bagi setiap individu sangat berbeda, di mana hal ini dipengaruhi oleh karakteristik penduduk dan pola penggunaan lahan. Karakteristik penduduk ini berawal dari adanya perbandingan antara kelompok masyarakat *Choice* dan *Captive* yang pada akhirnya akan menentukan banyaknya model dan rute angkutan yang akan dilaluinya.

Semakin banyak jumlah penduduk, maka peningkatan pada sektor jasa angkutan kota juga akan ikut meningkat itu dikarenakan tidak semua orang memiliki kendaraan pribadi. Sehingga akan banyak orang yang akan menggunakan angkutan kota untuk melakukan segala aktifitasnya dengan begitu banyak pihak yang merasa diuntungkan dan menimbulkan efek yang positif bagi kedua belah pihak antara penyedia jasa dan pengguna jasa tersebut. Dengan begitu bisa kita katakan bahwa penduduk akan menggunakan jasa angkutan kota, apabila pelayanan yang diberikan dapat menimbulkan rasa nyaman dan harganya pun relatif murah, sehingga dengan begitu sama-sama memperoleh keuntungan.

Kualitas adalah suatu strategi dasar bisnis yang menghasilkan barang dan jasa memenuhi kebutuhan dan kepuasan konsumen internal dan eksternal, secara eksplisit dan implisit. Strategi ini menggunakan seluruh kemampuan sumber daya manajemen, modal, teknologi, peralatan, material, sistem dan manusia untuk menghasilkan barang dan jasa bernilai tambah bagi masyarakat dan memberikan keuntungan (Ibrahim, 1997). Faktor-faktor



yang mempengaruhi penilaian kualitas layanan menurut Zetham, Parasuraman dan Berry (1990) yaitu *word of mouth communication*, Apa yang di dengar pengguna jasa dari pengguna jasa lain melalui percakapan dari mulut ke mulut merupakan faktor potensial untuk membentuk kualitas pelayanan oleh pengguna jasa, *personal needs*, Kebutuhan pribadi akan menimbulkan kualitas pelayanan dalam tingkat yang berbeda, tergantung karakteristik individu dan situasi kondisi lapangan, *past experience*, Pengalaman masa lalu pengguna jasa sehubungan dengan pengguna jasa dimaksud ataupun yang serupa, *external communication*, Komunikasi eksternal dari penyedia jasa memainkan peran penting dalam membentuk kualitas pelayanan pengguna jasa, melalui komunikasi eksternal faktor harga/tarif memegang peranan sangat penting.

Menurut Rahardjo Adisasmita (2010) pelayanan akan mempunyai tingkat kepentingan yang berbeda-beda dalam mempengaruhi perilaku konsumen untuk system transportasi yang berbeda. Secara umum, waktu perjalanan, waktu menunggu, dan tarif merupakan variabel utama yang digunakan untuk memperkirakan perilaku penumpang dalam transportasi perkotaan, khususnya untuk pelayanan lalu lintas terusan konvensional. Banyak faktor yang berpengaruh terhadap pengambilan keputusan dalam melakukan perjalanan, yaitu (1) kebutuhan perjalanan, (2) jenis perjalanan, (3) waktu perjalanan, (4) tarif angkutan, (5) tersedianya sarana angkutan

(moda transportasi), dan (6) sifat pelayanan. Hasrat melakukan perjalanan (*propensity to travel*) menunjukkan perkembangan yang sangat meningkat, kecenderungan ini adalah seiring dengan jumlah penduduk yang semakin bertambah dan pendapatan per kapita masyarakat, selain dari itu persaingan perusahaan pengangkutan bertambah banyak.

## **2.2. Hubungan Antara Tingkat Pendapatan, Jenis Kelamin, Status Pekerjaan, dan Jarak Terhadap pemilihan Kendaraan**

Tingkat pendapatan yang direncanakan oleh konsumen untuk digunakan memakai barang atau jasa juga ikut mempengaruhi tinggi rendahnya jumlah permintaan akan suatu barang atau jasa "*ceteris paribus*". Jika pengaruh yang diberikan positif, dalam arti semakin tinggi pendapatan seseorang, semakin besar kemampuan daya beli (*purchasing power*) orang tersebut sehingga jika jumlah permintaan akan suatu barang atau jasa meningkat seiring dengan peningkatan jumlah pendapatan maka dapat diklasifikasikan bahwa barang atau jasa tersebut masuk ke dalam kelompok barang normal (*normal goods*).

Demikian pula jika jumlah permintaan akan barang/jasa dimaksud menurun seiring dengan penurunan tingkat pendapatan, maka barang atau jasa dimaksud menurun seiring dengan tingkat pendapatan, maka barang atau jasa tersebut juga termasuk barang normal (*normal goods*). Oleh karena itu, jika korelasi antara tingkat pendapatan dengan jumlah permintaan positif maka barang atau jasa tersebut dikelompokkan ke dalam barang normal

Contoh kasus yang dapat dilihat adalah bahwa pada saat tingkat pendapatan masih rendah, maka seorang pegawai pergi ke kantor cukup dengan menggunakan bis kota, walaupun berdiri dan berdesakan. Tetapi, di saat pendapatannya mulai meningkat, maka kebutuhan akan kendaraan pribadi mulai terasa. Seiring dengan perjalanan waktu pegawai tersebut hampir jarang menggunakan jasa bis kota lagi. Seandainya pada suatu saat kendaraan pribadinya harus masuk di bengkel, dan pegawai tersebut perlu ke kantor, maka boleh jadi pegawai bersangkutan langsung memanggil taksi sebagai pengganti kendaraan pribadi. Berarti pegawai tersebut sudah enggan menggunakan bis kota, karena ia mempunyai kebutuhan akan '*privacy*' atau kenyamanan yang mulai terasa seiring peningkatan pendapatannya. Dalam permasalahan ini, bis kota termasuk barang inferior bagi orang tersebut (Bustan,2001).

Jarak ke kantor bagi seorang pegawai atau pekerja adalah selisih antara tempat tinggal dengan tempat bekerja bagi seseorang (kantor). Menempuh jarak tersebut seseorang akan berpikir soal moda transportasi yang digunakan, semakin jauh jarak tempat bekerja seseorang maka akan berpengaruh terhadap pengeluaran (ongkos) dan biasanya ini berpengaruh terhadap pendapatan perbulan seseorang. Ini menimbulkan perpektif bagi seseorang untuk bagaimana menggunakan transportasi yang efisien. (Santoso, 2006)

Jenis Kelamin juga berpengaruh terhadap pemilihan jasa transportasi, kebanyakan wanita karir lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi baik itu motor ataupun mobil karena faktor keamanan. Banyak di antara pekerja yang berjenis kelamin wanita bekerja hingga malam dan memiliki pertimbangan keamanan di angkutan umum khususnya di malam hari (Fidel, 1993).

### **2.3. Studi Empiris**

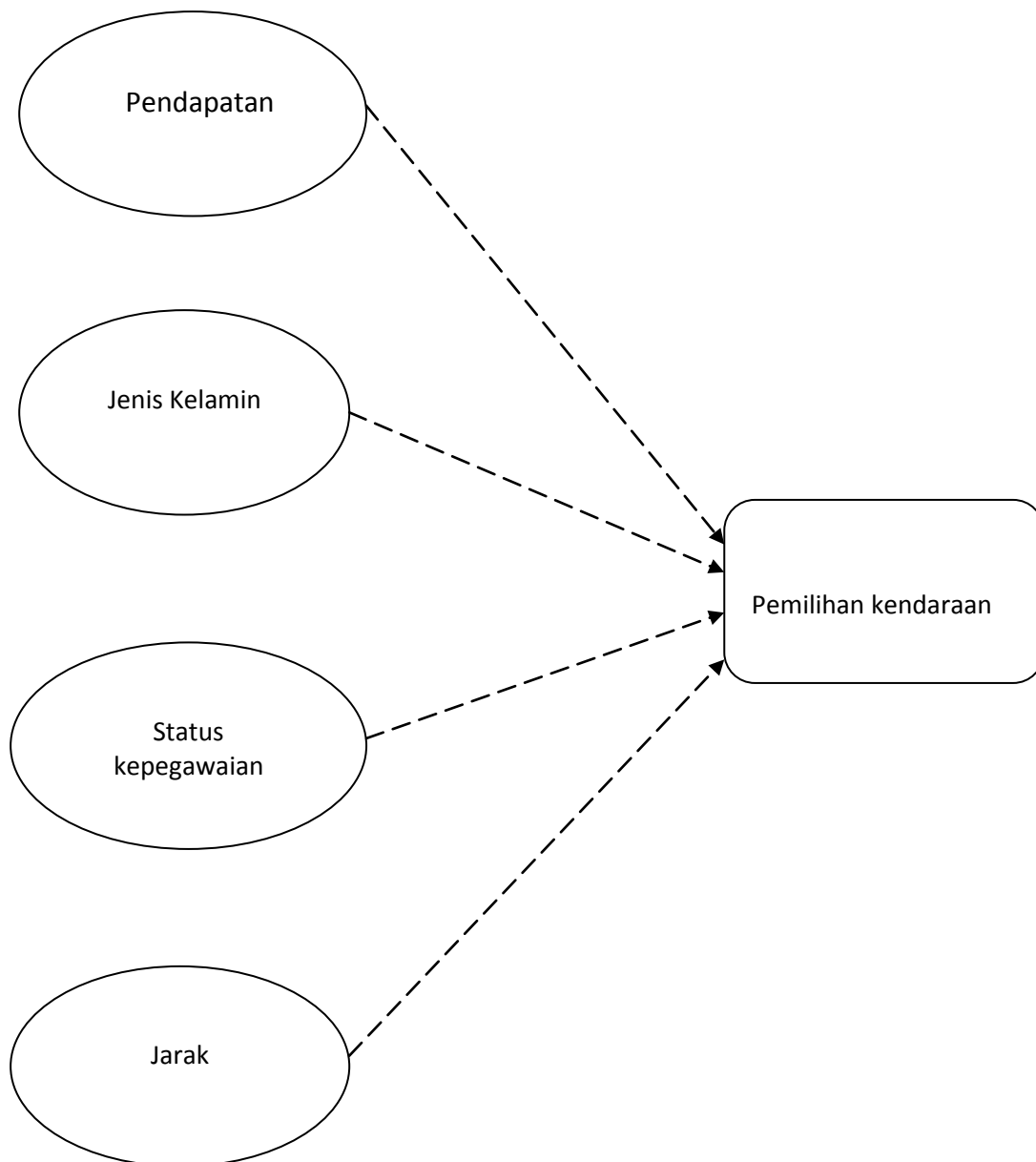
Raina Dwi Riyanto (2002) meneliti tentang “Segmentasi Pasar dan Elastisitas Permintaan Angkutan kota (Studi Kasus Bus Perkotaan Yogyakarta) “(2002). Menyatakan bahwa segmen pasar angkutan umum bus perkotaan di Yogyakarta adalah pelajar dan mahasiswa yang berusia 16-25 tahun ditambah pekerja berusia 25-40 tahun dan kebanyakan berpendapatan di bawah satu juta rupiah setiap bulan dan tidak memiliki kendaraan sendiri. Elastisitas permintaan terhadap tarif bersifat elastis, sementara terhadap waktu perjalanan, frekuensi, kebersihan, dan keterawatan, bus berhenti, bersifat tidak elastis. Ini menunjukkan dalam menggunakan bus perkotaan, pengguna lebih mempertimbangkan tarif dibanding atribut pelayanan yang lain. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik *stated preference* dan variabel yang digunakan adalah: Tarif, Waktu Perjalanan, Frekuensinya Bus, Kebersihan, dan Keterawatan Bus tersebut.

Doddy Hendra Wijaya (2004) meneliti Analisis Ekonomi Tentang Pengembangan Sarana Angkutan Kota Penumpang di Kecamatan Gunungpati Kota Semarang (Studi kasus pada Bus kota trayek Terboyo-Gunungpati)". Menyatakan bahwa antara kebutuhan dan ketersediaan Bus Umum Trayek Terboyo-Gunungpati, dengan menggunakan analisis kebutuhan dan ketersediaan angkutan umum, tidak terjadi keseimbangan antara kebutuhan dan ketersediaan Bus Umum Trayek Terboyo-Gunungpati. Sedangkan untuk melihat faktor-faktor yang mempengaruhi kelayakan angkutan penumpang bus umum digunakan analisis regresi logistik dengan variabel bebas: keselamatan, kenyamanan, efektifitas, efisiensi, pelayanan, dan kondisi fisik kendaraan.

Paulus Raga ( tahun 2004 ) Dalam penelitiannya, yang berjudul Kajian Kinerja Pelayanan Transportasi (2004), menyatakan bahwa kinerja pelayanan untuk masing-masing moda transportasi perlu diperbaiki atau ditingkatkan terutama untuk moda transportasi jalan rel khususnya untuk kelas ekonomi, baik pada sebelum keberangkatan, selama dalam perjalanan dan pada stasiun tujuan penumpang. Metode analisis yang digunakan adalah dengan menggunakan diagram kartesius, yang akan menghasilkan perbandingan antara nilai harapan (*importance*) pengguna jasa dengan kinerja (*performance*) yang diberikan oleh penyedia jasa.

## 2.4. Kerangka Pikir

Berdasarkan rumusan masalah yang dikaji dalam penelitian ini dan penjelasan dari berbagai teori yang telah ada, maka peneliti menggabungkan beberapa variable yang berkaitan langsung dengan perspektif pemilihan atau penggunaan angkutan umum oleh pegawai di Kota Makassar dalam bentuk kerangka piker sebagai berikut:



## **2.5. Hipotesis**

Berdasarkan kerangka pikir di atas, maka dapat dikemukakan hipotesis penelitian adalah sebagai berikut:

1. Diduga bahwa ada hubungan antara pendapatan pegawai dengan kendaraan yang digunakan ke kantor
2. Diduga bahwa ada hubungan antara jenis kelamin pegawai dengan kendaraan yang digunakan ke kantor
3. Diduga bahwa ada hubungan antara status pekerja dengan kendaraan yang digunakan ke kantor oleh seorang pegawai.
4. Diduga bahwa ada hubungan antara jarak ke kantor dengan kendaraan yang digunakan oleh seorang pegawai.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Lokasi Penelitian**

Kegiatan penelitian ini dilaksanakan di Kota Makassar.

#### **3.2. Metode Pengumpulan Data**

Untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, maka digunakan dua metode, yakni:

##### **a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)**

Metode ini digunakan dengan menelaah bahasan teoritis dari berbagai buku-buku, buletin, artikel-artikel, dan karya ilmiah yang berhubungan dengan penulisan.

##### **b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)**

Metode ini dilakukan dengan cara turun langsung ke lapangan, untuk melakukan wawancara langsung dengan para responden dan pihak-pihak lain yang mengetahui informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini.



### **3.3. Jenis dan Sumber Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah terdiri dari data primer dan data sekunder.

Data primer adalah data yang diperoleh dari lapangan melalui wawancara langsung dengan responden dan menggunakan kuesioner (daftar pertanyaan) yang mencakup identitas responden, pendapatan, serta jarak tempat tinggal dari kantor.

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari berbagai makalah-makalah, jurnal-jurnal, artikel-artikel, internet, laporan-laporan, dan kepustakaan lainnya.

### **3.4 Unit Analisis**

Sasaran penelitian dalam penelitian ini adalah pegawai perkantoran, baik negeri maupun swasta.

### **3.5 Metode Penarikan Sampel**

Metode penarikan sampel ini dengan melihat ketepatan sasaran agar responden yang dituju tepat sasaran. Responden berjumlah 50 orang dengan memberi kuisisioner kepada pegawai, baik pegawai negeri ataupun swasta. Alasan diambilnya 50 responden bertujuan agar dapat mewakili sasaran responden karena dari 50 responden itu berasal dari pegawai swasta dan negeri yang memiliki pendapatan mulai dari yang rendah hingga yang tinggi. Selain itu responden juga dilihat dari sisi jenis kelamin

serta status kepegawaiannya. Artinya, dari pengklasifikasian dari jumlah responden tersebut dapat terlihat apa yang menjadi faktor pemilihan kendaraan bagi pegawai di Kota Makassar.

### **3.6 Model Analisis Data**

Model analisis yang dipakai adalah analisis Deskriptif Kualitatif, metode ini digabungkan dengan teori-teori berdasarkan penelitian-penelitian yang sebelumnya.

Data yang telah dikumpulkan dan diolah akan dianalisis dengan bantuan software dengan menggunakan program statistik (SPSS) sesuai tahapan analisisnya yang meliputi:

#### **a. Analisis Univariat**

Dilakukan untuk mendapatkan gambaran umum dengan cara mendeskripsikan tiap-tiap variable yang digunakan dalam penelitian yaitu gambaran distribusi frekuensi dalam bentuk tabel.

#### **b. Analisis Bivariat**

Pada tahap ini dilakukan analisis hubungan antara variabel dependen dan variabel independen . Untuk menetapkan ada tidaknya hubungan antara variabel independen dan variabel dependen digunakan rumus berdasarkan skala pengukuran variabel yang digunakan. Analisa data yang digunakan adalah chi square, dalam uji  $X^2$  digunakan untuk menguji kebebasan antara dua variabel yang disusun dalam tabel baris dan kolom dengan  $\alpha = 0,05$ , maknanya Hipotesis Nol ( $H_0$ ) ditolak

jika  $p \text{ value} < \alpha$  yang artinya ada hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen .

Untuk menguji hipotesis penelitian maka digunakan uji chi square dengan rumus sebagai berikut :

Rumus yang digunakan untuk menghitung Chi-kuadrat :

$$X^2 = \sum \frac{(Ef - Of)^2}{Ef}$$

keterangan :

$x^2$  = nilai chi-kuadrat

Of = frekuensi yang diobservasi (frekuensi empiris)

Ef = frekuensi yang diharapkan (frekuensi teoritis)

Rumus untuk mencari frekuensi teoritis

$$Ef = (\sum fk) \times (\sum fb) / \sum T$$

**keterangan :**

Ef = frekuensi yang diharapkan

$\sum fk$  = jumlah frekuensi pada kolom

$\sum fb$  = jumlah frekuensi pada baris

$\sum T$  = jumlah keseluruhan baris atau kolom

### **3.6. Batasan Variabel Operasional**

Sehubungan dengan metode analisis yang digunakan pengujian hipotesis maka digunakan batasan variabel yang digunakan dalam masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pendapatan: Total pendapatan tetap atau tidak tetap yang diterima oleh responden dalam satu bulan.
2. Jenis Kelamin: Jenis kelamin responden baik wanita atau pria.
3. Status Kepegawaian: Tingkat kedudukan atau jabatan pegawai di kantor
4. Jarak: Jarak tempat tinggal responden dengan tujuan tempat bekerja (kantor

## **BAB IV**

### **PEMBAHASAN**

#### **4.1 Gambaran Umum Daerah Penelitian**

##### **4.1.1. Luas Wilayah dan jumlah Penduduk**

Kota Makasar adalah sebuah kotamadya dan sekaligus ibu kota provinsi Sulawesi Selatan. Kota Makasar secara geografis terletak antara 119 derajat bujur timur dan 5,8 derajat lintang selatan. Wilayah Kota Makasar berbatasan dengan Selat Makassar di sebelah barat, Kabupaten Kepulauan Pangkajene di sebelah utara, Kabupaten Maros di sebelah timur dan Kabupaten Gowa di sebelah selatan. Luas wilayah Kota Makasar 175,77 Km<sup>2</sup> yang terbagi menjadi empat belas kecamatan.

Persebaran penduduk antar kecamatan relatif tidak merata. Hal ini nampak dari tabel 4.1 dimana Kecamatan Tamalate yang memiliki jumlah penduduk terbesar di Kota Makassar atau 12,14 persen dari total penduduk namun luas wilayahnya hanya meliputi sekitar 11,50 persen dari total luas wilayah Makassar. Dilihat dari tingkat kepadatan penduduk, nampak pada Tabel 4.1. bahwa Kecamatan Makassar yang memiliki kepadatan penduduk yang tertinggi yaitu 33.390 jiwa per km<sup>2</sup> sedangkan Kecamatan Biringkanaya memiliki kepadatan penduduk terendah yaitu 2.709 jiwa per km<sup>2</sup>

**Tabel 4.1.** Jumlah Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk, Rumah Tangga dan Rata-rata Anggota Rumah Tangga Tahun 2009.

Kode Wil	Kecamatan	Penduduk		Laju Pertumbuhan Penduduk 2000-2009	Rumah Tangga	Rata-rata Anggota Rumah Tangga
		2008	2009			
010	Mariso	54.616	55.431	0,93	13.401	4,14
020	Mamajang	60.395	61.294	0,45	16.294	3,76
030	Tamalate	152.197	154.464	2,08	32.904	4,69
031	Rappocini	142.958	145.090	1,62	28.444	5,10
040	Makassar	82.907	84.143	0,54	15.949	5,28
050	Ujung Pandang	28.637	29.064	0,51	7.177	4,05
060	Wajo	35.011	35.533	0,45	11.347	3,13
070	Bontoala	61.809	62.731	1,09	14.140	4,44
080	Ujung Tanah	48.382	49.103	1,21	11.331	4,33
090	Tallo	135.315	137.333	1,94	35.618	3,86
100	Panakkukang	134.548	136.555	1,09	26.929	5,07
101	Manggala	99.008	100.484	2,98	24.658	4,08
110	Biringkanaya	128.731	130.651	3,57	35.684	3,66
111	Tamalanrea	89.143	90.473	1,15	22.498	4,02

Sumber : Makassar dalam angka 2010

**Tabel 4.2.** Jumlah Penduduk, Jumlah Rumah Tangga dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar 2009

<b>Kecamatan</b>	<b>Luas Area (Km<sup>2</sup>)</b>	<b>%</b>	<b>Jumlah Penduduk k</b>	<b>%</b>	<b>Jumlah Rumah Tangga</b>	<b>Kepadatan Penduduk (Org/Km<sup>2</sup>)</b>
Mariso	1.82	1,04	55.431	4.36	13.401	30.457
Mamajang	2.25	1,28	61.294	4.82	16.294	27.242
Tamalate	20.21	11,50	154.464	12.14	32.904	7.643
Rappocini	9.23	5,25	145.090	11.40	28.444	15.719
Makassar	2.52	1,43	84.143	6.61	15.949	33.390
Ujung Pandang	2.63	1,50	29.064	2.28	7.177	11.051
Wajo	1.99	1,14	35.533	2.79	11.347	17.856
Bontoala	2.1	1,19	62.731	4.93	14.140	29.872
Ujung Tanah	5.94	3,38	49.103	3.86	11.331	8.266
Tallo	5.83	3,32	137.333	10.79	35.618	23.556
Panakkukang	17.05	9,70	136.555	10.73	26.929	8.009
Manggala	24.14	13,73	100.484	7.90	24.658	4.163
Biringkanaya	48.22	27,43	130.651	10.27	35.684	2.709
Tamalanrea	31.84	18,11	90.473	7.11	22.498	2.841
<b>Total</b>	<b>175.77</b>	<b>100</b>	<b>1.272.349</b>	<b>100</b>	<b>296.374</b>	<b>7.239</b>

Sumber : Makassar Dalam Angka 2010

Kota ini termasuk kota kosmopolis, banyak suku bangsa tinggal di sini. Di kota ini ada suku Makassar, Bugis, Toraja dan Mandar. Di kota ini ada pula komunitas Tionghoa yang cukup besar. Makanan khas Makassar yang