

**STRATEGI ADAPTASI SOPIR PETE-PETE DALAM
MEMPERTAHANKAN EKSISTENSINYA DI TENGAH GEMPURAN
MODA TRANSPORTASI ONLINE KOTA MAKASSAR**

*THE STRATEGY FOR ADAPTING PETE-PETE DRIVERS IN
MAINTAINING THEIR EXISTENCE AMIDST THE ONSLAUGHT OF
ONLINE TRANSPORTATION MODES IN THE CITY OF MAKASSAR*

SKRIPSI

MUH. ADILFI IRWAN

E031181013



**DEPARTEMEN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2023

**STRATEGI ADAPTASI SOPIR PETE-PETE DALAM
MEMPERTAHANKAN EKSISTENSINYA DI TENGAH GEMPURAN
MODA TRANSPORTASI ONLINE KOTA MAKASSAR**

SKRIPSI

MUH. ADILFI IRWAN

E031181013



SKRIPSI INI DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT GUNA
MEMPEROLEH DERAJAT KESARJANAAN PADA DEPARTEMEN SOSIOLOGI

**DEPARTEMEN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

MAKASSAR

2023

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL : STRATEGI ADAPTASI SOPIR PETE-PETE DALAM
MEMPERTAHANKAN EKSISTENSINYA DI TENGAH
GEMPURAN MODA TRANSPORTASI ONLINE KOTA
MAKASSAR

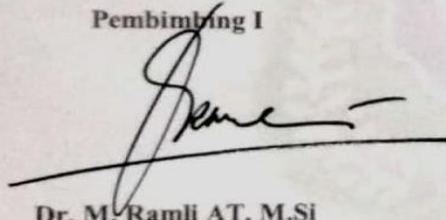
NAMA : MUH ADILFI IRWAN

NIM : E031181013

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian studi Program Sarjana Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin

Menyetujui

Pembimbing I



Dr. M. Ramli AT, M.Si

NIP. 196607011999031002

Pembimbing II



Suryanto, S. Sos, M.Si

NIP. 198403312019043001

Mengetahui

Kepala Departemen Sosiologi



Prof. Hasbi Marissangan, M.Si, Ph.D

NIP. 196308271991031003

HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian studi Program Sarjana Departemen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin

Oleh

NAMA : MUH ADILFI IRWAN

NIM : E031181013

JUDUL : STRATEGI ADAPTASI SOPIR PETE-PETE DALAM
MEMPERTAHANKAN EKSISTENSINYA DI TENGAH
GEMPURAN MODA TRANSPORTASI ONLINE KOTA
MAKASSAR

Pada:

Hari/Tanggal : Kamis, 19 Januari 2023

Tempat : Ruang Rapat Departemen Sosiologi FISIP Unhas

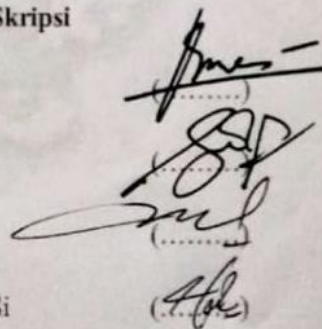
Tim Evaluasi Skripsi

Ketua : Dr. M. Ramli AT, M.Si

Sekretaris : Suryanto, S Sos, M.Si

Anggota : Sultan, S.Sos, M.Si

Hariashari Rahim, S.Sos, M.Si



PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

NAMA : MUH ADILFI IRWAN

NIM : E031181013

JUDUL : STRATEGI ADAPTASI SOPIR PETE-PETE DALAM
MEMPERTAHANKAN EKSISTENSINYA DI TENGAH
GEMPURAN MODA TRANSPORTASI ONLINE KOTA
MAKASSAR

Menyatakan skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya 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, 22 Januari 2023



Muh Adilfi Irwan

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk kedua orangtua penulis yang selalu mendoakan yang terbaik dan memberikan pelajaran-pelajaran berarti selama ini. Terima kasih atas segala yang diberi tanpa mengharap pamrih dari penulis. Skripsi ini juga dipersembahkan untuk semua sopir pete-pete yang sampai sekarang masih eksis di ranah transportasi sekaligus sebagai mata pencaharian mereka dalam menafkahi keluarganya. Terima kasih karena telah banyak membantu sehingga skripsi ini dapat selesai.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga saya dapat menyusun penelitian skripsi saya dengan judul **“Strategi Adaptasi Sopir Pete-Pete Dalam Mempertahankan Eksistensinya Di Tengah Gempuran moda Transportasi Online Kota Makassar”** hingga selesai. Tidak lupa juga, saya mengucapkan banyak terima kasih kepada bapak dan ibu dosen departemen Sosiologi atas segala ilmu dan pembelajaran yang telah diberikan, serta Penulis ucapkan banyak terima kasih kepada bapak Dr. M. Ramli AT, M.Si selaku pembimbing I dan penasehat akademik Penulis yang senantiasa membimbing saya mulai dari tahapan penentuan judul dan sampai hari ini pada tahapan skripsi. juga tak lupa penulis ingin ucapkan terima kasih banyak kepada bapak Suryanto, S.Sos.M.Si selaku pembimbing II saya yang juga telah membimbing saya. Ucapan terima kasih juga sebesar-besarnya penulis sampaikan kepada:

1. Orang Tua Penulis, Irwan dan Jumrana Bakri yang telah memberikan kasih sayang tanpa batas, dukungan moril dan tanpa pamrih kepada penulis. Mereka berdua orang pertama yang mengajarkan penulis berbagai hal tentang dunia dan seisinya.
2. Saudara penulis Asnita Irwan, Muh Adilfan Irwan, dan Muh Algafahri yang juga mendukung penulis.
3. Prof. Dr.Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc selaku Rektor Universitas Hasanuddin.

4. Dr. Phil. Sukri, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
5. Prof. Hasbi Marissangan, M.Si, Ph.D selaku Ketua Departemen Sosiologi
6. Semua Staff Karyawan FISIP Unhas dan Departemen Sosiologi yang telah memberikan bantuan selama menjadi mahasiswa.
7. Keluarga Besar Kemasos FISIP Unhas yang menjadi tempat penulis belajar tentang berbagai hal mulai terkait organisasi, kelimuan dan hal baru lainnya yang bisa saya dapatkan.
8. Kawan-kawan seperjuangan penulis positivis 2018 yang juga telah banyak membantu penulis. Semoga pertemanan ini tidak hanya berlaku pada tataran kampus saja.
9. Fadli, Dea, Michael, dan mamat selaku Rekan Bp Kemasos FISIP Unhas Biro Kaderisasi dan Pengembangan Minat Bakat yang juga telah membantu penulis
10. Darwini Palindang, Lea Lorena, Julia Shafira, dan Nurfitri Syawal selaku kawan-kawan Bpo Kemasos FISIP Unhas pada masanya yang juga telah membantu penulis
11. Kawan-kawan Ramsis, Fikri, Vigra, Apin, Sahrir, indra, Fadli, Agung, Rijal, Rifal dan Arif selaku yang punya kamar yang sering dijadikan tempat untuk berbagi cerita maupun pengetahuan.

12. Serta Semua Sopir Pete-pete yang ada di Kota Makassar yang juga telah banyak membantu penulis khususnya pada tahapan pengumpulan data penelitian.

13. Teman-Teman yang kelak membaca skripsi ini

karena keterbatasan pengetahuan maupun pengalaman, penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih banyak kekurangan baik dari segi isi, susunan kalimat maupun tata bahasanya. Oleh karena itu dengan tangan terbuka saya menerima segala bentuk saran dan kritik yang membangun dari pembaca agar dapat memperbaiki Skripsi penelitian ini.

Makassar 01 Agustus 2022

Muh Adilfi Irwan

ABSTRAK

Muh Adilfi Irwan, E031181013. Strategi Adaptasi Sopir Pete-Pete Dalam Mempertahankan Eksistensinya Di Tengah Gempuran Moda Transportasi Online Kota Makassar.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi pelayanan dalam mempertahankan eksistensinya di tengah maraknya moda transportasi berbasis online di Kota Makassar. Dan bagaimana strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi ketahanan ekonomi.

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan model analisis kuantitatif deskriptif. Populasi penelitian ini berjumlah 630 dengan jumlah sampel sebanyak 90.

Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa sebagai bentuk adaptasi responden ditengah banyaknya saingan dibidang usaha transportasi dalam hal pelayanan kecenderungan data menunjukkan responden masih mampu bersaing dalam hal pelayanan transportasi. Hal ini didasari pada lima aspek pelayanan yang menjadi standar kualitas pelayanan yang ada dalam tulisan ini. Meskipun pendapatan yang didapatkan dinilai menurun oleh responden namun hal tersebut masih dapat disiasati oleh responden. Salah satunya dalam menjaga kebersihan kendaraan responden lebih memilih untuk membersihkan kendaraannya tiap hari secara mandiri. Kemudian dari segi ketahanan ekonomi sebagian besar responden tidak pernah sama sekali mengikuti suatu pelatihan maupun sosialisasi yang disediakan. karena kurangnya skill dan pengalaman menjadi salah satu penyebab dimana sebagian besar responden tidak memiliki pekerjaan sampingan. Dalam hal menekan pengeluaran tiap bulannya, sebagian besar responden memanfaatkan barang-barang yang sudah ada dengan kata lain menggunakan barang dari segi fungsinya dan selama barang tersebut masih layak pakai.

Kata kunci : Transportasi Publik, Pete-Pete, Strategi Adaptasi, Kualitas Pelayanan

ABSTRACT

Muh Adilfi Irwan, E031181013. The Pete-Pete Driver Adaptation Strategy in Maintaining Its Existence Amidst the Onslaught of Online Transportation Modes in the City of Makassar.

This study aims to provide an overview of the pete-pete driver adaptation strategy in terms of service in maintaining its existence amidst the rise of online-based modes of transportation in Makassar City. And what is the adaptation strategy for pete-pete drivers in terms of economic resilience.

This research method uses quantitative research methods with descriptive quantitative analysis models. The population of this study amounted to 630 with a total sample of 90.

The results of this study explain that as a form of adaptation of respondents in the midst of many competitors in the field of transportation business in terms of service, the tendency of the data shows that respondents are still able to compete in terms of transportation services. This is based on five aspects of service which are the standar of service quality in this paper. Even though the income earned was assessed as decreasing by the respondents, this could still be circumvented by respondents. One of them is in maintaining the cleanliness their vehicles respondents prefer to clean their vehicles every day independently. Then in terms of economic resilience, most of the respondents had never attended any training or outreach provided. Because the lack of skills and experience is one of the causes where most of the respondents do not have a side job. In terms of reducing monthly expenses, most of the respondents made us of existing goods, in other words, used goods from a functional perspective and as long as these items were still usable.

Keywords : pete-pete, Public Transportation, Adaptation Strategy, Service Quality

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR DIAGRAM.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR.....	9
A. Perkembangan Transportasi Publik.....	9
B. Sejarah Perkembangan Pete-Pete di Makassar	12
C. Strategi Adaptasi	13
D. Peningkatan Kualitas Pelayanan.....	15
E. Teori Aksi/Tindakan Sosial	16
F. Kerangka Pikir	18
G. Definisi Operasional	22
H. Penelitian Terdahulu	24

I. Variabel Penelitian	27
BAB III METODE PENELITIAN	29
A. Pendekatan dan Strategi Penelitian	29
B. Waktu dan Lokasi Penelitian	30
C. Populasi dan Sampel.....	31
D. Teknik Pengumpulan Data	34
E. Teknik Analisis Data	36
F. Teknik Penyajian Data.....	38
BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	39
A. Gambaran Umum Kota Makassar.....	39
B. Perkembangan Transportasi di Kota Makassar.....	41
C. Perkembangan Jumlah Pete-Pete.....	42
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	46
A. Identitas Responden	46
B. Strategi Adaptasi Sopir Pete-Pete dari Segi Pelayanan	51
C. Strategi Adaptasi Sopir Pete-pete dari Segi Ketahanan Ekonomi	67
BAB VI PENUTUP	77
A. Kesimpulan	77
B. Saran.....	79
DAFTAR PUSTAKA.....	81

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu.....	24
Tabel 2. 2 Variabel Penelitian	27
Tabel 3. 1 Waktu Penelitian	30
Tabel 4. 1 Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Makassar (jiwa).....	40
Tabel 4. 2 Jumlah Angkutan Kota Di Wilayah Kota Makassar Sesuai Trayek 2007.....	43
Tabel 4. 3 Rekapitulasi Jumlah kendaraan Angkutan Kota 5 tahun terakhir	44
Tabel 5. 1 Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Usia.....	47
Tabel 5. 2 Distribusi Responden Berdasarkan Suku	47
Tabel 5. 3 Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	48
Tabel 5. 4 Distribusi Responden Berdasarkan Jumlah Anak.....	49
Tabel 5. 5 Distribusi Responden Berdasarkan Status Kendaraan	50
Tabel 5. 6 Tabel Distribusi Responden Berdasarkan Usia Kendaraan	52
Tabel 5. 7 Distribusi Responden Berdasarkan Intensitas dalam Mengecek Kondisi Kendaraan Sebelum Bekerja Sebagai Sopir Pete-Pete.....	58
Tabel 5. 8 Distribusi Responden Berdasarkan Aktivitas Bekerja Sebagai Sopir dalam Seminggu.....	61
Tabel 5. 9 Distribusi Responden Berdasarkan Jadwal Operasional Bekerja Sebagai Sopir pete-pete.....	62
Tabel 5. 10 Distribusi Intensitas Responden berdasarkan ketersediaan uang kembalikan	66

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 5. 1 Persentase Responden Berdasarkan Intensitas dalam Melakukan Servis Berkala	53
Diagram 5. 2 Persentase Responden Berdasarkan Intensitas Membersihkan Kendaraan	55
Diagram 5. 3 Persentase Responden Berdasarkan Kesiediaan Kotak P3K.....	56
Diagram 5. 4 Persentase Responden Berdasarkan Keikutsertaan Ugal-Ugalan dalam Berkendara.....	57
Diagram 5. 5 Persentase Intensitas Responden Dalam Mengizinkan Penumpang Merokok	59
Diagram 5. 6 Persentase Responden Berdasarkan Membantu Penumpang	60
Diagram 5. 7 Persentase Responden Merokok pada Saat Membawa Penumpang	63
Diagram 5. 8 Persentase Pengalaman Responden Sebagai Sopir Pete-Pete	65
Diagram 5. 9 Persentase Intensitas Responden dalam Menyapa Penumpang	67
Diagram 5. 10 Persentase Responden Berdasarkan Partisipasi dalam Mengikuti Pelatihan.....	68
Diagram 5. 11 Persentase Responden Berdasarkan Kepada Siapa Meminjam Uang	70
Diagram 5. 12 Persentase Cara Responden dalam Menekan Pengeluaran	71
Diagram 5. 13 Persentase Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan Sampingan.	73
Diagram 5. 14 Persentase Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan Istri	74
Diagram 5. 15 Persentase Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan Anak.....	75

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir	21
Gambar 4. 1 Peta Kota Makassar	39

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan kota akan terus meningkat seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk di perkotaan. Dengan seluruh aktivitasnya, penduduk di perkotaan hendak memerlukan beberapa ruang yang setelah itu berefek pada kebutuhan fasilitas transportasi dalam mobilitasnya antar ruang daerah. Baik ruang daerah dalam kota ataupun interaksinya dengan ruang- ruang daerah yang lebih luas. Tidak dapat dipungkiri peran dan fungsi transportasi sangat vital dalam proses pembangunan kota (Rusyadi, 2020).

Transportasi sebagaimana dikemukakan oleh Nasution (1996) adalah pergerakan manusia dan produk antara titik asal dan tujuan. Tiga elemen hadir dalam kegiatan ini: kebutuhan untuk menyampaikan barang dagangan; tersedianya mobil sebagai alat transportasi; dan keberadaan jalan. Proses perpindahan dari perpindahan ke tempat asal diikuti dengan permulaan dan perpindahan kegiatan transportasi ke tempat tujuan. Transportasi merupakan salah satu industri yang dapat membantu kegiatan ekonomi (sektor promotor) dan penyedia jasa (sektor jasa) untuk pembangunan ekonomi karena memfasilitasi pergerakan barang dan orang. Oleh karena itu, transportasi adalah pergerakan perilaku manusia dalam ruang, termasuk pergerakan baik manusia maupun benda (Jamaludin, 2017).

Secara umum, ada lima komponen transportasi yang menjadi dasar untuk mengkategorikan berbagai jenis transportasi. Pertama, Orang-orang

membutuhkan transportasi terlebih dahulu. Kedua, barang kebutuhan manusia. Yang ketiga adalah penggunaan mobil untuk transportasi. Keempat, Jalan raya merupakan infrastruktur transportasi. Kelima, pelaku usaha sebagai pengelola transportasi. Intinya, lima faktor yang disebutkan di atas bekerja sama untuk mengimplementasikan transportasi yang memastikan bahwa orang atau barang yang dibawa sampai ke tujuan dalam kondisi yang sama seperti saat berangkat. Dalam situasi ini sangat penting untuk mengetahui karakteristik penumpang dan komoditas, kondisi infrastruktur, dan penyelenggaraan transportasi (Tamin. O, 2010).

Pada daerah perkotaan, transportasi memegang peranan yang lumayan memastikan. Bagi Tjahjati (1993) transportasi di perkotaan ialah salah satu aspek kunci untuk kenaikan produktifitas kota. Dibutuhkan pengeluaran bayaran investasi bonus yang lumayan besar bilamana transportasi kota tidak berperan secara efektif. Transportasi sendiri terbagi menjadi 3 yakni: transportasi darat, laut, serta udara. Transportasi darat ialah transportasi yang memerlukan banyak biaya buat memanfaatkannya. Tidak hanya sebab mempunyai teknologi yang lebih mutakhir. Sementara transportasi udara merupakan perlengkapan transportasi tercepat dibanding dengan perlengkapan transportasi yang lain (Nurchayadi, 2017).

Soehodho dalam (Jahidin, 2020) menjelaskan bahwa kecenderungan masyarakat untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi umum merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindarkan. Segala sarana transportasi umum, baik untuk perjalanan dalam kota maupun antar kota,

sehingga diperlukan tingkat pengembangan sebaik mungkin untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas, membuat lebih efektif dan efisien sarana transportasi bagi masyarakat, dan mematuhi masalah lingkungan.

Merefleksikan Renstra Kemenhub 2015-2019 dengan sasaran kenaikan kedudukan angkutan umum perkotaan di segala kota di Indonesia, Departemen Perhubungan menetapkan perlunya kedudukan integrasi antar Direktorat di dalam Ditjen Perhubungan Darat guna mengemban misi keterpaduan dalam pelayanan untuk warga. Baik keterpaduan dalam perencanaan, operasional ataupun pengawasan. Keterpaduan dalam aspek fasilitas bis serta pendukungnya, prasarana jalur, terminal, rambu, marka dan perlengkapan pengatur lalu-lintas, keselamatan serta manajemen. Baik keterpaduan dalam institusi serta kebijakan yang bertabiat internal ataupun eksternal.

Bukan hal yang mudah untuk mengembangkan transportasi darat yang terintegrasi dengan moda transportasi lain sebagaimana dikonsepsikan dalam Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS). Dibutuhkan dedikasi dan kerja sama berbagai pemangku kepentingan, antara lain Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Swasta, dan Masyarakat Umum untuk membangun transportasi darat yang efektif, efisien, dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. Dengan bantuan Pemkot dan hibah kendaraan bus bersubsidi pemerintah menghidupkan kembali armada angkutan umum massal perkotaan sejak 2014.

Rencana Strategis Nasional Kementerian Perhubungan (Renstrahub) dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) keduanya merinci betapa pentingnya kontribusi industri transportasi untuk mencapai tujuan

kesejahteraan masyarakat. Untuk memenuhi tuntutan kegiatan masyarakat luas, sektor transportasi mendominasi. Pentingnya angkutan umum sebagai tekanan tuntutan transportasi menuntut penyediaan layanan transportasi yang sifatnya universal, wajar, mudah digunakan, dapat diakses ke semua wilayah, dan harga terjangkau (Prayudyanto, 2021).

Kurang maksimalnya pemanfaatan Transportasi Publik menyebabkan berbagai hal. Salah satu dampak dari kurang maksimalnya pemanfaatan transportasi publik yakni terjadinya kemacetan. Walaupun Permasalahan kemacetan bukan hanya karena kurang maksimalnya pemanfaatan transportasi publik. Bertambahnya volume kendaraan serta kapasitas jalan yang tidak memadai volume kendaraan yang kian bertambah juga menjadi sebab terjadinya kemacetan.

Kepemilikan kendaraan pribadi, baik sepeda motor maupun mobil, tumbuh 5 hingga 6 persen per tahun di kota Makassar, dimana jumlah kendaraan selama tiga tahun terakhir mencapai 3.761.421 unit. Sementara itu, jumlah mobil di wilayah Makassar sendiri mencapai 1.425.150 unit pada 2016 dan 1.505.835 unit pada 2017. Hingga Oktober 2018 tercatat sebanyak 1.563.608 mobil. Populasi mobil Makassar juga meningkat hingga 5%. Hal ini dibenarkan oleh Paur STNK Dirlantas Polda Sulsel dan IPTU Ade Firmansyah yang juga menjelaskan pertumbuhan jumlah kendaraan yang telah terdaftar di database Polda Sulsel yang mencapai 3.761.421 unit dan diperkirakan akan meningkat pada tahun 2019. Setiap tahunnya, jumlah kendaraan yang terdaftar meningkat

sebesar 6%. Hal ini ditunjukkan dengan pertumbuhan yang tumbuh secara substansial setiap tahunnya (Arbab, 2018).

Awal tahun 2016, ribuan pengemudi angkot di Indonesia menggelar aksi protes karena menilai keberadaan layanan transportasi online telah mengurangi pendapatan mereka. Sopir taksi yang mayoritas massa meminta agar layanan Grab dan Uber segera ditutup. Mereka tidak hanya mengulangi kejadian ini tetapi juga melakukan demonstrasi lagi seminggu kemudian. Berita tentang perbedaan transportasi Konvensional dan online telah terkumpul di Makassar. Menurut portal web Rakyatku.com edisi 28 September 2017, sopir pete-pete dan tukang bentor saat ini sedang berdemonstrasi atas tersedianya transportasi online. Mereka menggelar aksi dan konvoi di berbagai lokasi kota, antara lain Pelita Raya dan Jalan AP Pettarani yang menjadi tempat pertemuan Fly Over. Salah satu pengemudi petepete, Dg Jarre, mengaku sejak orang tidak lagi enggan naik petepete atau nabrak, perilaku ini tidak lepas dari pendapatannya yang berkurang drastis sejak munculnya transportasi berbasis online (Ihsan, 2021).

Kemudian belum lama ini perkembangan transportasi berbasis online terciptanya angkutan bus cepat di Indonesia yakni TEMAN BUS. Hadirnya TEMAN BUS merupakan perwujudan dari transportasi yang handal dan ekonomis. TEMAN BUS adalah aplikasi program *Buy the Service* dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk pengembangan angkutan umum berbasis jalan di perkotaan yang memanfaatkan teknologi telematika berbasis *cashless* terpercaya untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan serta kenyamanan mobilisasi Masyarakat. Tujuan utama bus ini adalah

memberikan masyarakat Indonesia transportasi yang terjangkau, sederhana, dapat diandalkan, dan nyaman. Karena itu, Bus ini menganut standar minimal yang ditetapkan pemerintah. Walikota yang akrab disapa Danny Pomanto mengatakan dengan adanya TEMAN BUS nantinya di Kota Makassar di harapkan dapat mengurangi kemacetan yang ada. Tentunya dalam penerapannya inovasi ini akan memperhatikan anatomi jalan yang ada di Kota Makassar (Fauzan, 2021).

Selain dengan memberikan fasilitas yang memadai Kehadiran TEMAN BUS juga mendapatkan respon negatif terutama pada sesama transportasi publik lainnya khususnya pada kendaraan *pete-pete*. *Pete-pete* sendiri merupakan transportasi umum yang keberadaannya sudah sangat lama di kota makassar. Dengan tarif yang tergolong ekonomis untuk masyarakat kota makassar juga menjadi salah satu keunggulan kendaraan *pete-pete* ini. Walaupun dari segi struktur kendaraan serta fasilitas yang ada bisa dikatakan masih sangat kalah jauh dengan keberadaan TEMAN BUS. Makanya dengan keberadaan TEMAN BUS dianggap menjadi ancaman bagi keberadaan kendaraan *pete-pete*.

Asri dalam (Ihsan, 2021) yang menjelaskan definisi *pete-pete* dengan membandingkannya terlebih dahulu yakni jika taksi adalah semacam moda angkutan darat yang diperuntukkan bagi individu-individu yang jarang berkeringat, maka *Pete-pete* adalah wahana transportasi publik dalam pengertian kepublikan sebagai rujukan demografis yang menampung banyak manusia dengan latar belakang yang beragam. Salah satu yang menjadi keunikan *pete-*

pete sendiri yaitu biasanya dilengkapi dengan sound system yang mengeluarkan musik dalam volume yang nyaring bak pameran otomotif

Tepatnya pada tanggal 15 Desember tahun 2021 sejumlah sopir angkutan umum (*pete-pete*) melakukan aksi demonstrasi di jalan Perintis Kemerdekaan Kota Makassar. Aksi ini dilakukan sebagai bentuk protes atas keberadaan kendaraan Teman Bus. Salah satu sopir pete-pete menganggap bahwa dengan hadirnya Teman Bus membuat mereka kehilangan penghasilan (Kompas, 2021)

Berdasarkan problematika yang ada penulis ingin meneliti strategi adaptasi yang dilakukan oleh sopir pete-pete baik dari segi pelayanan maupun dari segi ketahanan ekonomi dalam merespon adanya perkembangan moda transportasi online dalam hal ini munculnya moda transportasi baru di kota Makassar yaitu Teman Bus dianggap mempengaruhi eksistensi sopir pete-pete.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi pelayanan sebagai usaha untuk bertahan dibidang usaha transportasi?
2. Bagaimana strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi ketahanan ekonomi?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi pelayanan sebagai usaha untuk bertahan dibidang usaha transportasi
2. Untuk mengetahui strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi ketahanan ekonomi

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis diharapkan memberikan kontribusi ilmiah pada kajian tentang moda transportasi. Kajian tentang moda transportasi memang sudah cukup beragam, namun baru sedikit yang membahas secara spesifik bagaimana keberadaan transportasi umum mempengaruhi transportasi umum lainnya. Oleh karena itu, penelitian ini diharapkan mampu menyediakan referensi baru tentang transportasi
2. Aspek praktis, penelitian ini diharapkan memberi manfaat melalui analisis yang di paparkan pada pihak-pihak yang bergelut dalam unit usaha transportasi, tidak hanya pelaku usaha dan pembuat kebijakan, namun juga masyarakat sebagai konsumen pada umumnya. Hasil penelitian ini diharapkan mampu diterima oleh berbagai pihak, baik penulis, pembaca, akademisi, maupun pemerintah terkait. Bagi peneliti, diharapkan dapat bermanfaat untuk menambah wawasan dan pemahaman terkait keadaan transportasi publik khususnya di Kota Makassar.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

A. Perkembangan Transportasi Publik

Susantoro & Parikesit dalam (Aminah, 2018) menjelaskan bahwa dalam sistem kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem sosial, transportasi memegang peranan penting. Susunan sosio-demografis daerah tersebut mempengaruhi seberapa baik fungsi sistem transportasi di sana. Kapasitas transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan sangat dipengaruhi oleh kepadatan penduduk. Karena tingkat kelahiran yang tinggi dan urbanisasi, ada kecenderungan pertumbuhan penduduk di wilayah metropolitan. Pertumbuhan kepadatan penduduk berdampak pada urbanisasi, yang secara langsung atau tidak langsung menurunkan daya saing transportasi daerah.

Transportasi mengalami perkembangan setelah ditemukannya tenaga mesin sebagai alat transportasi yang lebih baik, di pulau Jawa perkembangan alat transportasi darat dengan menggunakan tenaga mekanik tidak lepas dari peran pemerintah Hindia Belanda. Pemerintah pada waktu itu berupaya memajukan sarana transportasi yang lebih baik guna memudahkan pengangkutan hasil produksi perkebunan dari daerah-daerah di Jawa. Khususnya di Priangan pada saat itu merupakan salah satu wilayah unggulan hasil perkebunannya selalu menguntungkan (Fatimah, 2019).

Menurut Tamin (1997) dalam (Rifusua, 2010) Transportasi memiliki dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia atau barang

yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, tingginya keinginan masyarakat untuk melakukan kegiatan ekonomi akan dipengaruhi oleh tersedianya infrastruktur transportasi publik. Hal ini sesuai dengan fungsi kedua infrastruktur transportasi yaitu untuk memfasilitasi pergerakan orang dan produk.

Pada umumnya jenis sarana atau jenis/moda angkutan dapat digolongkan sebagai berikut ini:

1. Udara, dengan moda pesawat dan prasarana bandara
2. Air, dengan moda kapal dan prasarana dermaga, serta pelabuhan
3. Darat meliputi
 - a. Jalan raya: mobil, bus, sepeda motor
 - b. Jalan rel: kereta api
 - c. Lain-lain: kabel, pipa

Menurut Kamaluddin, (2003) dalam (Nur, 2021) Secara umum, penggolongan moda transportasi didasarkan pada empat unsur transportasi yaitu:

1. Jalan, jalan menjadi prasyarat penting untuk transportasi. Tidak mungkin menawarkan layanan transportasi kepada pengguna jalan tanpa jalan raya untuk mendapatkan dari titik asal ke titik tujuan. Adapun unsur jalan dapat berupa jalan raya, rel kereta api, jalan air, dan jalan lewat udara.
2. Alat Angkutan, dua faktor yang saling berkaitan adalah peningkatan dan pengembangan jalan. Alat angkutan darat dapat dibagi menjadi tiga kategori: Angkutan jalan darat, angkutan jalan air, dan angkutan jalan udara
3. Tenaga Penggerak, tenaga penggerak yang dimaksud adalah kekuatan atau energi yang digunakan untuk menarik, mendorong, atau menggerakkan kendaraan, termasuk manusia, hewan, uap, batu bara, bahan bakar, solar listrik, atom dan nuklir. Penggunaan tenaga penggerak disesuaikan dengan kemajuan dan perkembangan teknologi suatu daerah.
4. Tempat Pemberhentian, Terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara adalah contoh lokasi pemberhentian. Beberapa yang sudah disebutkan tadi merupakan contoh lokasi dimana rute transportasi dimulai, berhenti, atau berakhir di tempat tujuan akhirnya.

Transportasi publik sendiri atau angkutan umum adalah angkutan penumpang pelayanan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuan khusus dari pengadaan angkutan umum adalah

menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik, aman, dan dapat dijangkau oleh semua kalangan (Desga, Putri, & Yulanda, 2016).

B. Sejarah Perkembangan Pete-Pete di Makassar

Menurut etimologinya, nama pete-pete telah digunakan sebagai pertahanan linguistik melawan pelupa hingga saat ini. Bentuk perjalanan darat ini yang pertama kali muncul pada pertengahan 1980-an yang awalnya tidak memiliki nama. Karena pengemudi telah menjual mobilitas geografis yang dapat membantu penumpang menghemat waktu dan tenaga. Sebutan untuk uang receh yang digunakan pelanggan untuk membayar layanan yang diberikan oleh sopir pete-pete adalah “pete-pete”. Akhirnya penyebutan “pete-pete” bukan hanya sekadar uang receh namun kata tersebut juga telah melekat pada penamaan transportasi kota yang ada di Makassar yakni pete-pete (Asri, 2015).

Dari sudut pandang lain juga mengemukakan sebagian orang percaya jika "pete-pete" berasal dari frase bahasa Inggris, yakni *Public Transportation* (kendaraan umum), disingkat jadi PT. Seiring menjamurnya mobil angkutan umum, PT pun disebut secara berulang. Lidah masyarakat Bugis-Makassar kemudian mulai menyesuaikan PT alias angkot di percakapan sehari-hari. Dan lahirlah istilah seperti yang dikenal sekarang. Cara penyebutan yang benar ialah "pete-pete" dengan penekanan di bagian belakang (Malau, 2019).

Jauh sebelum adanya transportasi berbasis online seperti Grab, maxim dan sebagainya Pete-Pete menjadi salah satu transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat Makassar. Adapun tarif yang dikenakan pada transportasi berbeda-

beda tiap tahunnya. Dikutip dari identitas Unhas pada tahun 1989-1990 tarif Pete-Pete sebesar RP.250 baik itu jauh maupun dekat pada lokasi yang dituju. Sekarang untuk tarif Pete-Pete kini sebesar RP.9.000 (Hadriana). Selain tarif yang mengalami perubahan, jumlah Pete-Pete dari tahun ke tahun juga mengalami penurunan hal ini dikarenakan sepi penumpang sehingga membuat sejumlah sopir berhenti. Adapun faktor lainnya yaitu semakin bertambahnya saingan dibidang transportasi khususnya pada moda transportasi online dan masyarakat sekarang yang cenderung memiliki kendaraan pribadi.

C. Strategi Adaptasi

Adaptasi dan perubahan adalah dua sisi mata uang yang tidak terpisahkan bagi makhluk hidup. Adaptasi berlaku bagi setiap makhluk hidup dalam menjalani hidup dalam kondisi lingkungan yang senantiasa berubah. Bennet (1976) dan Pandey (1993) dalam (Helmi, 2012) memandang adaptasi sebagai suatu perilaku responsif manusia terhadap perubahan-perubahan lingkungan yang terjadi. Perilaku responsif tersebut memungkinkan mereka dapat menata sistem-sistem tertentu bagi tindakan atau tingkah lakunya, agar dapat menyesuaikan diri dengan situasi dan kondisi yang ada. Perilaku tersebut di atas berkaitan dengan kebutuhan hidup, setelah sebelumnya melewati keadaan-keadaan tertentu dan kemudian membangun suatu strategi serta keputusan tertentu untuk menghadapi keadaan-keadaan selanjutnya.

Strategi adaptasi disini ditinjau dari teori etika subsistensi yang dikemukakan oleh James C Scott (1981) dalam analisisnya terhadap moral ekonomi petani di Asia Tenggara. Etika Subsistensi muncul akibat kekhawatiran

masyarakat petani untuk mempertahankan hidupnya dalam mengatasi kondisi minimal dalam hal ini wabah kelaparan menyebabkan kaum petani harus mampu melakukan siasat-siasat dalam menghadapi masalah dalam memenuhi kebutuhan pangan mereka. Adapun tindakan subsisten dilakukan ketika mereka bertani dan hanya cukup untuk menghidupi kehidupan keluarga mereka dari pada mendapatkan hasil maksimal. Selain itu jika panen gagal maka mereka rela mengorbankan harga diri mereka dengan menjual tanah atau ternak agar kebutuhan keluarga mereka tercukupi. Ada beberapa strategi yang dilakukan oleh para petani dalam menyiasati kondisi minimal mereka

1. Strategi mengikat sabuk lebih kencang atau bisa dikatakan strategi membatasi diri. Dalam hal ini petani melakukan siasat dengan makan sehari sekali.
2. Strategi alternatif subsistensi, yaitu kaitanya dengan siasat alternatif dimana petani dan keluarga petani melakukan usaha sambilan dengan berjualan kecilkecilan, atau menjadi pekerja lepas.
3. Strategi membangun relasi, dimana para petani membangun banyak jaringan dengan lembaga diluar lingkungan keluarga. Jika mereka dalam kesulitan maka jaringan ini bisa digunakan untuk mengatasi berbagai masalah yang ada seperti membangun relasi dengan saudara, kawan-kawan desa, atau orang-orang yang berpengaruh di desa (Baidawi, 2018).

D. Peningkatan Kualitas Pelayanan

Menurut lupiyoadi (Riansyah, dkk, 2017) Kualitas pelayanan adalah kemampuan perusahaan dalam memberikan pelayanan kepada para pelanggan. Beirao dan cabral (Mahardi, 2019) menjelaskan bahwa Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum harus memperhatikan keinginan atau harapan pengguna agar semua kepentingan pengguna dapat terakomodasi dan pengukuran kinerja pelayanan dilakukan dalam berbagai aspek.

Kemudian Parasuraman, Berry dan Zeithaml mengungkapkan bahwa kriteria yang digunakan pelanggan dalam menilai kualitas pelayanan terdiri atas lima dimensi. Indikator-indikator yang digunakan untuk mengukur persepsi kualitas pelayanan adalah :

1. Tangible yaitu menjelaskan tentang keadaan penampilan fisik.
2. Reliability yaitu kemampuan memberikan pelayanan yang dijanjikan dengan segera, akurat, terpercaya dan memuaskan.
3. Responsiveness yaitu keinginan untuk membantu para pelanggan dan memberikan pelayanan yang tanggap
4. Assurance yaitu dimensi kualitas pelayanan yang berkaitan dengan pengetahuan, sopan santun dan kemampuan memberikan kepercayaan dan keyakinan.
5. Emphaty yaitu perhatian yang mendalam, perhatian yang dilaksanakan secara pribadi atau individu terhadap pelanggan dengan menempatkan dirinya pada situasi pelanggan (Widodo, 2017).

E. Teori Aksi/Tindakan Sosial

Teori aksi yang juga dikenal sebagai teori bertindak ini (*action theory*) pada mulanya dikembangkan oleh Max Weber seorang ahli sosiologi dan ekonomi yang ternama. Dalam Ritzer (1983) menjelaskan bahwa, Weber berpendapat bahwa individu melakukan suatu tindakan berdasarkan atas pengalaman, persepsi, pemahaman, dan penafsirannya atas suatu obyek stimulus atau situasi tertentu. Tindakan individu ini merupakan tindakan sosial yang rasional, yaitu mencapai tujuan atau sasaran dengan sarana-sarana yang paling tepat (Sarwono, 2007).

Keseluruhan sosiologi Weber didasarkan pada konsepsinya atas tindakan sosial. Dia memerhatikan tindakan yang jelas-jelas melibatkan campur tangan atas proses pemikiran dan tindakan bermakna yang dihasilkan di antara suatu stimulus dan respon terakhir. Tindakan dikatakan terjadi bila para individu melekatkan makna-makna subjektif kepada tindakan mereka. Weber menggunakan metodologi tipe-tipe idealnya untuk menjelaskan makna tindakan dengan memperkenalkan empat tipe dasar tindakan. Yang paling penting ialah pembedaan yang dilakukan Weber diantara dua tipe tindakan rasional, adapun tipe-tipe tersebut adalah yaitu:

- 1) Rasionalitas alat-tujuan/rasional instrumental, tindakan yang ditentukan oleh pengharapan-pengharapan mengenai perilaku objek-objek di dalam lingkungan dan perilaku manusia lainnya; pengharapan-pengharapan itu digunakan sebagai “kondisi-kondisi”

atau “alat-alat” untuk pencapaian tujuan-tujuan sang aktor sendiri yang dikejar dan diperhitungkan secara rasional.

- 2) Rasionalitas Nilai, atau tindakan yang ditentukan oleh kepercayaan yang sadar akan nilai tersendiri suatu bentuk perilaku yang etis, estetis, religius, atau bentuk lainnya, terlepas dari prospek-prospek keberhasilannya.
- 3) Tindakan Afektual, ditentukan oleh keadaan emosional sang aktor.
- 4) Tindakan tradisional, ditentukan oleh cara-cara berperilaku sang aktor yang biasa dan lazim (Ritzer, 2012).

Dalam hal ini peneliti memfokuskan pada bagian tindakan Rasionalitas alat-tujuan dimana Orientasi pada tindakan sosial ini dilakukan oleh individu dengan memiliki tujuan terhadap apa yang dilakukan. tindakan sosial instrumental juga didasarkan atas berbagai pertimbangan dan pilihan yang sadar memiliki hubungan dengan tujuannya. Dalam konteks penelitian ini jika sopir pete-pete masih ingin tetap eksis di ranah transportasi tentu yang harus dilakukan adalah tindakan atau langkah strategis yang mampu bersaing dengan moda transportasi lainnya misalnya berupa pembaruan dan peningkatan kualitas pelayanan. Disisi lain peneliti ingin juga melihat bagaimana strategi adaptasi yang dilakukan dalam segi ketahanan ekonomi. Dan lebih jauh peneliti ingin melihat bagaimana bentuk implementasi dari strategi atau tindakan yang dilakukan.

F. Kerangka Pikir

Transportasi publik merupakan alat penghubung baik itu bagi manusia maupun barang yang ingin dipindahkan. Peranan transportasi publik sangat vital dalam ruang lingkup perkotaan salah satunya untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitasnya. Penggolongan jenis moda transportasi publik sendiri beragam, mulai dari transportasi udara, laut, dan darat. Dalam penelitian kali ini lebih spesifik membahas terkait transportasi publik darat dimana kehadiran moda transportasi publik bus yang mempengaruhi transportasi lainnya dalam hal ini sopir pete-pete yang ada di Kota Makassar.

Perkembangan transportasi Keberadaan Teman Bus sendiri masih belum terlalu lama di Kota Makassar. hadirnya teman bus menjadi salah satu harapan untuk mewujudkan sistem transportasi publik yang dapat memudahkan masyarakat dalam melakukan aktivitasnya. Permasalahan kemacetan juga diharapkan dapat diminimalisir dengan hadirnya Teman Bus dimana menciptakan masyarakat yang lebih memilih untuk memakai transportasi publik dibanding kendaraan pribadi. Fasilitas yang ditawarkan juga menjadi keunggulan transportasi publik satu ini salah satunya desain yang katanya *instagramable* dan adanya AC yang membuat penumpang lebih nyaman. Namun dibalik respon positif yang menyambut baik kehadiran Teman Bus, terdapat transportasi publik yang keberadaannya sendiri sudah sangat lama di Kota Makassar yaitu Angkutan umum atau lebih dikenal dengan istilah Pete-pete. Hal ini ditandai dengan aktivitas demonstrasi yang beberapa kali dilakukan oleh

sopir pete-pete dalam merespon adanya Teman Bus salah satunya penyebabnya ialah adanya trayek yang sama dengan Teman Bus.

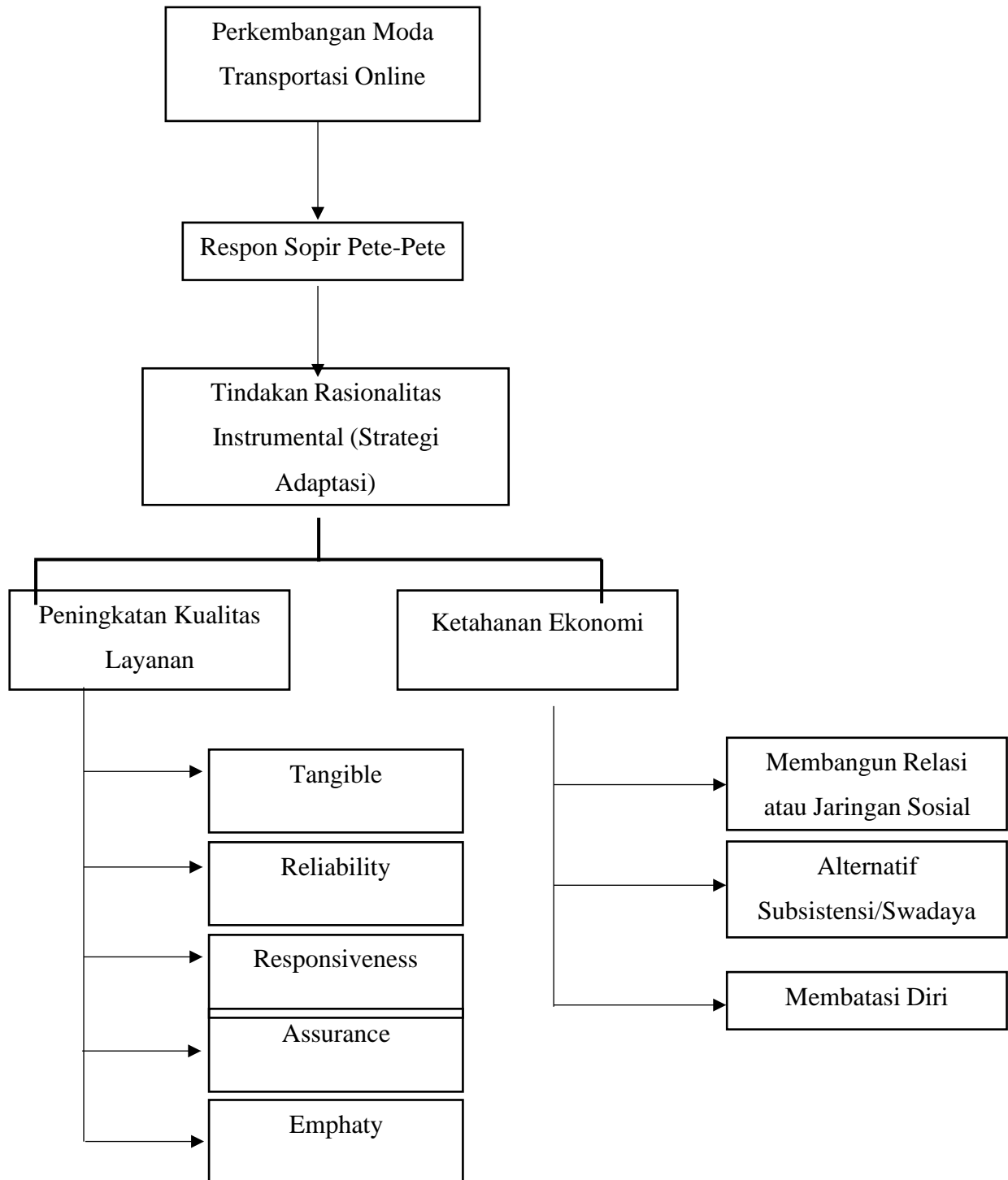
Keberadaan Teman Bus dianggap memberikan dampak negatif pada sopir pete-pete. Mulai dari berkurangnya pendapatan dan jumlah penumpang yang didapatkan menjadi polemik tersendiri bagi sopir pete-pete. Namun bukan hanya keberadaan Teman Bus yang mempengaruhi keberadaan pete-pete. Berkembang pesatnya transportasi khususnya transportasi online turut mempengaruhi keberadaan pete-pete. Semakin berkembangnya transportasi di Kota Makassar membuat pete-pete mau tidak mau harus bersaing. Pada penelitian kali ini akan membahas bagaimana strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi pelayanan sebagai usaha untuk bertahan dibidang transportasi. Selain itu penelitian ini juga akan memberikan gambaran bagaimana strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi ketahanan ekonomi

Adapun teori yang peneliti gunakan dalam penelitian ini yaitu teori tindakan sosial dari Max Weber. Dalam hal ini peneliti memfokuskan pada bagian tindakan Rasionalitas alat-tujuan dimana Orientasi pada tindakan sosial ini dilakukan oleh individu dengan memiliki tujuan terhadap apa yang dilakukan. tindakan sosial instrumental juga didasarkan atas berbagai pertimbangan dan pilihan yang sadar memiliki hubungan dengan tujuannya. Dalam penelitian ini peneliti ingin melihat strategi adaptasi sopir pete-pete dari segi pelayanan dibidang usaha transportasi dan strategi adaptasi dari segi ketahanan ekonomi.

Dalam konteks pelayanan dibidang usaha transportasi, jika sopir pete-pete masih ingin tetap eksis di ranah transportasi tentu yang harus dilakukan adalah tindakan atau langkah strategis yang mampu bersaing dengan moda transportasi lainnya misalnya berupa pembaruan dan peningkatan kualitas pelayanan atau minimal memberikan pelayanan yang sebagaimana mestinya dalam hal pelayanan transportasi publik. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan konsep kualitas pelayanan yang dikemukakan oleh Parasuraman, Berry dan Zeithaml.

Dari segi ketahanan ekonomi peneliti menggunakan teori etika subsistensi yang di kemukakan oleh James C Scott terkait moral ekonomi petani. Dalam penjelasannya Scott membagi tiga strategi yang dilakukan oleh para petani pada waktu itu namun dalam konteks penelitian ini tiga strategi inilah yang juga akan dilakukan oleh sopir pete-pete sebagai bentuk tindakan adaptasi dari segi ketahanan ekonomi.

Bagan Kerangka Pikir



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir

G. Definisi Operasional

- 1) Transportasi publik adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum. Adapun transportasi publik yang ada di Kota Makassar yaitu Grab, Maxim, Taksi, Bentor, Teman Bus, dan Pete-Pete.
- 2) Transportasi Teman Bus adalah jenis transportasi berbasis bus yang menggunakan layanan berkonsep *buy the service* (pembelian layanan). Transportasi yang berlokasi di Kota Makassar bus ini lebih dikenal dengan nama Teman Bus Trans Mamminasata.
- 3) Transportasi Publik pete-pete adalah jenis transportasi konvensional yang hanya ada di Makassar dimana sistem pembayarannya masih sebagian besar menggunakan metode bayar langsung (*offline*).
- 4) Strategi Adaptasi merupakan perilaku dan tindakan manusia dalam merespon adanya perubahan yang terjadi dilingkungan sekitar yang dapat mempengaruhi kelangsungan kehidupannya dengan tujuan memenuhi kebutuhan dan mencapai tujuan yang diharapkan.
- 5) Membangun Relasi atau Jaringan Sosial adalah suatu tindakan yang dilakukan dengan cara menjalin relasi dengan orang lain baik secara formal maupun dengan lingkungan sosialnya dan kelembagaan.
- 6) Alternatif/Swadaya adalah adanya bentuk tindakan dengan mencari pekerjaan lain yang menghasilkan dalam pemenuhan kebutuhan hidup
- 7) Membatasi Diri adalah tindakan dalam meminimalisir pengeluaran dalam pemenuhan kebutuhan hidup.

- 8) *Tangible* adalah menjelaskan tentang keadaan penampilan fisik kendaraan.
- 9) *Reliability* adalah kemampuan memberikan pelayanan yang memuaskan baik itu dari segi kenyamanan penumpang dan keamanan penumpang
- 10) *Responsiveness* adalah ketersediaan pelayanan angkutan dan kesiapan dalam membantu penumpang
- 11) *Assurance* adalah dimensi kualitas pelayanan terkait kesopanan dan pengetahuan tentang trayek yang dilalui
- 12) *Emphaty* adalah perhatian yang mendalam dalam hal kepedulian dan perlakuan yang sama antar penumpang.

H. Penelitian Terdahulu

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Destiyon Armando yogi Pratiwi, Nurhadi, dan Abdul Rahman (2018)	Strategi Adaptasi Ojek Konvensional dalam Merespon Adanya Ojek Online di Kota Surakarta	Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif	Pada hasil penelitian menjelaskan bahwa strategi adaptasi yang dilakukan ojek konvensional di Kota Surakarta memiliki beberapa siasat seperti melakukan optimalisasi komunitas dengan membentuk satu wadah paguyuban ojek konvensional solo raya, melakukan pembatasan wilayah dengan adanya zona merah dan menciptakan sumber pendapatan baru selain mengojek seperti membuka kos-kosan, petani, kerja buruh atau buka toko (Pratiwi, 2018).
2	Andhika Pratama & Agus Purnomo (2020)	Dinamika Pengemudi Angkot Kota Malang Dalam Era Transportasi Berbasis Online	Metode yang digunakan yaitu Metode Kualitatif Deskriptif	Pada hasil penelitian ini dijelaskan bahwa Bekerja sebagai pengemudi angkot di era modern menghadapi dinamika yaitu adanya transportasi berbasis online. Adanya kompetitor baru yang mengambil sebagian besar pengguna transportasi angkot, dampak yang dirasakan seperti, kegiatan operasional yang sebelum dilakukan sebanyak 5 kali PP sekarang menjadi 3 kali PP. Penurunan pendapatan yang dirasakan 50-150%, penurunan drastis hingga 150% terutama dirasakan oleh pengemudi yang melewati wilayah

				<p>perdagangan modern dan kampus. Sedangkan untuk pengemudi jalur malang kota lama yang melewati pasar tradisional penurunan yang dirasakan sekitar 50%. Sementara Adaptasi pengemudi angkot dalam menghadapi transportasi berbasis online. Upaya yang dilakukan memperbaiki fasilitas, memperbaiki cara mengemudi, dan menjaga ketepatan waktu. Adaptasi tersebut dilakukan untuk meningkatkan kepuasan pengguna sehingga transportasi angkot tetap eksis dan menjadi pilihan masyarakat Kota Malang. Namun tidak semua pengemudi sadar akan pentingnya adaptasi karena ada sebagian kalangan yang tidak melakukan adaptasi. Pada kalangan ini lebih mengutamakan takdir sehingga tidak melakukan usaha perbaikan (Pratama, 2020)</p>
3	Mojang Al Mukaromah, Kartika Yuliari, dan Mohammad Arifin (2019)	Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Transportasi Konvensional Di Kota Kediri	Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan analisis deskriptif	<p>Pada penelitian ini dijelaskan bahwa Sebelum adanya transportasi online tidak terdapat persaingan yang dirasakan oleh para pengemudi transportasi konvensional namun setelah datangnya transportasi online di Kota Kediri ada persaingan yang dihadapi oleh pengemudi transportasi konvensional, yaitu persaingan yang terjadi antara transportasi konvensional dengan</p>

				transportasi online di Kota Kediri menimbulkan konflik yaitu permasalahan tarif, minat penumpang menyebabkan kontra yang dialami oleh transportasi konvensional. Usaha penyelesaian konflik berupa mediasi oleh berbagai pihak telah dilakukan dan menghasilkan aturan titik penjemput atau batas penjemputan penumpang yang diperbolehkan untuk pengemudi transportasi online serta pendapatan transportasi konvensional mengalami penurunan pendapatan (Mukaromah, 2019)
4	Laras Puspita Dewi, & Endang Taufiqurahman (2022)	Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional	Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif analisis deskriptif	Pada hasil penelitian menjelaskan bahwa kehadiran Transportasi Online memberikan dampak yang kurang baik (negative) terhadap tingkat pendapatan para penarik angkutan umum. Dan secara data bahwa tingkat penurunan pendapatan penarik transportasi konvensional menurun setelah adanya transportasi online. Secara garis besar penelitian, hadirnya Transportasi Online menimbulkan dampak yang kurang baik (negative) terhadap penumpang yang menggunakan transportasi umum konvensional. Secara data penelitian menunjukkan bahwa tingkat pendapatan transportasi konvensional menurun

				secara drastis dampak adanya transportasi online (Dewi, 2022)
--	--	--	--	---

Dari beberapa referensi penelitian terdahulu yang peneliti gunakan memiliki perbedaan pada penggunaan metode penelitian dalam hal ini peneliti menggunakan pendekatan kuantitatif dengan tipe penelitian deskriptif sehingga pada penyajian hasil penelitian akan berbeda. Kedua, adanya perbedaan lokasi penelitian, dan terletak pada konsep strategi adaptasi dalam fokus yang ingin diteliti serta keterkaitannya dengan teori.

I. Variabel Penelitian

Adapun variabel penelitian ini akan dibahas sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Variabel Penelitian

Konsep	Teori	Variabel Penelitian	Indikator
Strategi Adaptasi Dari Segi Pelayanan	Parasuraman, Berry dan Zeithaml (Kualitas Pelayanan)	Tangible (Kondisi Kendaraan)	- Kondisi Kendaraan - Kebersihan Kendaraan
		Reliability (Kehandalan)	- Kenyamanan Penumpang - Keamanan Penumpang
		Responsiveness (Daya Tanggap)	- Ketersediaan Pelayanan - Kesiapan sopir membantu penumpang
		Assurance (Jaminan)	- Pelayanan Profesional - Kesopanan - Pengetahuan Sopir tentang trayek yang dilalui
		Emphaty (Empati)	- Perlakuan yang sama antar penumpang - Keramahan sopir

Strategi Adaptasi Dari Segi Ketahanan Ekonomi	James C Scott (Etika Subsistensi)	Membangun relasi/jaringan sosial	<ul style="list-style-type: none"> - Membangun relasi - Pemanfaatan relasi
		Membatasi diri	<ul style="list-style-type: none"> - Meminimalisir pengeluaran
		Alternative subsistensi	<ul style="list-style-type: none"> - Adanya pekerjaan lain yang menunjang kebutuhan hidup - SDM yang berada di rumah ikut bekerja